قانون النقل

دكتور
هاني دويدار
أستاذ القانون التجارى و البحرى
كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية
عميد كلية الحقوق بجامعتى
بيروت العربية و السلطان قابوس (سابقاً)


دار الجامعة الجديدة

قانـــون النقـــل

قانون النقل

دكتور

هاني دويدار

أستاذ القانون التجاري والبحري

كلية الحقوق – جامعة الإسكندرية

عميد كلية الحقوق بجامعتي

بيروت العربية والسلطان قابوس (سابقا)

2014

دار الجامعة الجديدة

٣٨–٤٠ ش سوتير – الأزاريطة – الإسكندرية

تليفون: ٤٨٦٣٦٢٩ فاكس: ٤٨٥١١٤٣ تليفاكس: ٤٨٦٨٠٩٩

E-mail: darelgamaaelgadida@hotmail.com

www.darggalex.com info@darggalex.com

بسم الله الرحمن الرحيم

«ربنا هب لنا من ازواجنا وذريتنا قرة أعين
واجعلنا للمتقين إماما»

(سورة الفرقان، آية: ٧٤)

الإهـداء

إلي قرة عيني:

زوجتي ....

فريد ....

باسم ....

صفّي ....

يوسف ....

مقدمة:

النقل فى جوهره هو تغيير مكان شخص أو شئ باستعمال وسيلة مناسبة يتحقق بها الانطلاق من مكان وصولاً إلى مكان أخر(١). ويتحقق النقل عبر ملاحة مركبات يمكنها قطع المسافة عبر مجال أو بيئة معينة ، ليسمح قطع المسافة بتحقيق تغيير المكان(٢).

ولا تخفى أهمية النقل فى إشباع حاجات الإنسان ، فالنقل من جهة هو عصب حركة تداول الثروات(٣)، ذلك أن انجاز المبادلات السلعية يتطلب كثيراً نقل الأشياء من مكان إلى آخر، أى نقل السلع من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها، وإلا اضطر الإنسان إلى استهلاك هذه السلع فى أماكن إنتاجها(٤). كما أن الإنسان يكون هو بحاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر فى إطار مزاولة نشاطه اليومى، ومع نمو حركة تدويل الاقتصاد تزيد حاجة الإنسان إلى الإنتقال من دولة إلى أخرى مما يتطلب استعمال وسيلة نقل مناسبة تحقق عنصر تغيير مكانه فى ظروف آمنة(٥).

---

(١) ESCARRA et RAULT: Traité théorique et pratique de Droit commercial, Les contrats commerciaux: Le mandat commercial-les transport par Jean HEMARD, Recueil Sirey, Paris. 1955, Tome II, No, 811.

(٢) وجدير بالذكر أن الملاحة فى اللغة هى فن السفر، والسفر هو قطع المسافة (مختار الصحاح للشيخ الإمام محمد بن أبى بكر بن عبد القادر الرازى ، مكتبة لبنان ، ١٩٨٧، ص١٢١)، ويشير تعبير فن السفر إلى أن قطع المسافة يتحقق عبر قيادة وسيلة لتحقيقه، وهو ما يعنى فى حقيقة الأمر أن الملاحة هى قطع المسافة باستعمال وسيلة مناسبة وهو المعنى الذى يؤكده التعريف اللغوى للفظ أبحر أى ركب البحر، ومنه المركب كوسيلة الإنسان لقطع المسافة عبر البيئة البحرية (مختار الصحاح ، سابق الإشارة إليه ، ص١٧) .

(٣) RODIERE et MERCADAL : Droit des transports terrestres et aériens, Précis Dalloz, Paris, 5° édition 1990. No 2.

(٤) على البارودى ومحمد فريد العرينى: القانون التجارى ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية، ١٩٨٧ ، بند ٦٢.

(٥) ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 811.

ولئن كان الانتقال يتحقق كثيراً عبر وسائل خاصة، بمعنى أنه انطلاقاً من ملكية الإنسان مركبة نقل أو استئجاره إياها يمكنه الانتقال من مكان إلى أخر كما يمكنه نقل أغراضه وأمتعته، إلا أن ظاهرة النقل التي ينشغل القانون بتنظيمها هي نشاط النقل الذي يبرز كخدمة يقدمها متعهد النقل للغير(١). وحيث أن تقديم خدمة النقل يتطلب الاتفاق على ذلك بين مقدم الخدمة ومن يتلقاها منه، فإن النقل يستند إلى عقد يتم إبرامه وتنفيذه تحقيقاً لعملية تغيير المكان هو عقد النقل الذي يصبح محور التنظيم القانوني لظاهرة النقل(٢).

ويعتبر نشاط النقل نشاطاً اقتصادياً تحيط به المخاطر. ويمكن القول بأن هذه المخاطر كانت في العصور القديمة مخاطر بيئية أساساً، تتمثل في مخاطر الطريق في النقل البري أو مخاطر البيئة البحرية في النقل البحري(٣). ولم تكن المخاطر الميكانيكية أي تلك العائدة إلى استعمال مركبة النقل، ذات أهمية كبيرة لبقاء فن بناء مركبات النقل في حال لم تكن معها تمثل خطراً ذا بال، إلا أنه مع تطور وسائل النقل وزيادة درجة تعقيدها من الوجهة الفنية، أصبحت مخاطر الآلة تمثل جانباً هاماً من المخاطر المحيطة بنشاط النقل. ولم يعد يخشى من المخاطر الميكانيكية على الأرواح والأموال المنقولة وحدها وإنما صار يخشى في كثير من الأحوال من مخاطر الآلة على البيئة التي يتم فيها انجاز النقل، مثل خطر تلوث البيئة البحرية من الزيوت مثلاً أو من الإشعاع الذري للسفن(٤).

---

(١) قرب في هذا المعنى : إدوارد عيد : العقود التجارية وعمليات المصارف، بيروت ، ١٩٦٨، بند ١٠٨.

(٢) ESCARRA et RAULT , op. cit., No. 829.

(٣) انظر بشأن وصف المخاطر التقليدية للبيئة البحرية على سبيل المثال: ثروت أنيس الأسيوطي : نظم القانون البحري وفلسفة المجتمع الاشتراكي ، مجلة القانون والاقتصاد للبحث في الشئون القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، السنة ٣٤، العدد ٤ ، ديسمبر ١٩٦٤ ، بند ٢٣ .

(٤) انظر بشأن مخاطر تلوث البيئة البحرية بالزيت :
LEGENDRE : La Conférence juridique internationale sur les dommages dus a la pollution des eaux de la mer de 1969, DMF, No.261, Septembre 1970, p. 515.

وفي ضوء الضوابط القانونية لتنظيم النقل تتعدد تقسيماته : فمن حيث محل أداء الناقل الرئيسي بتغيير المكان ينقسم النقل إلى نقل أشياء ونقل أشخاص. ومن حيث المجال الذي يتم فيه إنجاز النقل ينقسم النقل إلى نقل بري ونقل نهري ونقل بحري ونقل جوي. ومن حيث النطاق السياسي للنقل، فإنه ينقسم إلى نقل داخلي ونقل دولي. أما من حيث الغاية من تقديم خدمة النقل فهناك نقل مجاني ونقل بمقابل. وأخيراً من حيث صفة الشخص مقدم خدمة النقل يمكن التمييز بين النقل العام والنقل الخاص .

١- نقل الأشياء ونقل الأشخاص :

ذكرنا أن جوهر النقل هو تغيير المكان ، يستوي في ذلك أن يرد أداء الناقل الرئيسي على شخص أو شئ .

إلا أن ذلك لا يعني وحدة الأحكام القانونية المنظمة لنقل الأشخاص ونقل الأشياء. فمن جهة أولى تتطلب مركبة النقل تهيئة مختلفة بحسب ما إذا كانت مخصصة لنقل أشخاص أو كانت مخصصة لنقل الأشياء، وهو ما ينعكس على اشتراطات الأمن والسلامة الواجب توافرها في مركبة النقل من حالة إلى أخرى[(١)]. ومن جهة ثانية لا يتصور أن يولي القانون ذات العناية بالأشخاص والأشياء على حد سواء بل إنه يولي الأشخاص عناية خاصة تليق بقيمة الإنسان، وهو ما ينعكس على نظام المسئولية ووجوب التأمين بين حالة وأخرى[(٢)]. وأخيراً لابد ن مراعاة اختلاف درجة سيطرة الناقل على موضوع النقل بين نقل الأشياء ونقل الأشخاص. فبينما تكون سيطرة الناقل على الأشياء شبه مطلقة أثناء الرحلة ، يظل يتعامل مع إرادة حرة متصرفة في حالة نقل أشخاص وهو ما يترتب عليه أن يتسع نطاق مساهمة خطأ المضرور في إحداث الضرر في مجال نقل الأشخاص عنه في مجال نقل الأشياء[(٣)] .

---

(١) لمزيد من التفاصيل راجع بحثنا بعنوان النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل ، وخاصة النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ١٩٩٩ ، بند ٤٧ .

(٢) ESCARRA et RAULT , op. cit., No. 820.

(٣) وهذا ما اتجه إليه قضاء التمييز اللبناني : محكمة التمييز المدنية، الغرفة الأولى، قرار رقم ١٥، ١٩٨٥/٤/٢ ، مجموعة اجتهادات حاتم، الجزء ١٨٧ ، ١٩٨٧ ، ص٧٠٠.

ولهذه الاعتبارات المختلفة يتباين التنظيم القانونى لنقل الأشخاص عن تنظيم نقل الأشياء ، فتنفرد القوانين والمعاهدات الدولية أحكامًا خاصة بنقل الأشخاص تختلف عن تلك المنظمة لنقل الأشياء(١) .

٢- النقل البري والنقل النهري والنقل البحري والنقل الجوي :

ينقسم النقل من حيث المجال أو البيئة التى يتم فيها إلى أربعة أنواع : النقل البرى والنقل النهرى والنقل البحرى والنقل الجوى .

ويكون النقل برياً متى كان متحققاً عبر اليابسة باستعمال الطرق العامة وخطوط السكك الحديدية . وتعتبر السيارات والعربات والحافلات والقطارات الوسائل التقليدية للنقل البرى، وتعرف بمركبات النقل البرى(٢) .

أما النقل النهرى فهو ذلك الذى يتم فى المياه الداخلية من ترع أو أنهار أو قنوات أو بحيرات(٣) . وتتفاوت الأهمية النسبية للنقل النهرى بحسب صلاحية المجرى المائى لملاحة المنشآت العائمة فيه . ومن وسائل النقل النهرى المراكب bâteaux والصنادل péniches والقوارب Canots (٤) .

ويكون النقل بحرياً إذا كان متحققاً فى البحر، أى باجتياز البيئة البحرية بواسطة السفينة، أداة الملاحظ البحرية(٥) .

---

(١) أنظر على سبيل المثال المادتين ٦٨٨ و٦٨٩ من قانون الموجبات والعقود اللبنانى المخصصتين لنقل الأشخاص، وكذلك أحكام الفرع الثانى من الفصل السابع من الكتاب الثانى من قانون التجارة المصرى رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ الذى تم تخصيصه لنقل الأشخاص . وسوف نرى لاحقاً كيف أفردت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أحكاماً خاصة بمسئولية الناقل الجوى فى مجال نقل الركاب جواً رغم وحدة التنظيم القانونى للنقل الجوى الدولى سواء كان نقلاً للركاب أو نقلاً للأمتعة أو للبضائع .

(٢) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 133.

(٣) ويحكمه فى مصر القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦ بتنظيم الملاحة فى المياه الداخلية .

(٤) SCHADEE: Navure ou bateau? DMF, No.319, Juillet 1975, p. 393.

(٥) RODIERE: Droit maritime, Le navire, Dalloz, Paris, 1980, No.9.

وأخيراً يكون النقل جوياً متى كان متحققاً عبر الجو، ووسيلته فى ذلك المركبات الهوائية ، وفى مقدمتها الطائرة[1] .

ويعتبر تقسيم النقل على النحو المتقدم المناط الرئيسى لتحديد القواعد القانونية المنظمة للنقل.

ذلك أن قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ قد تولى تنظيم النقل التجارى، أى تنظيم عقود النقل التى يتم إبرامها فى إطار تقديم مشروع للنقل خدماته للجمهور مقابل أجرة تسمح للمشروع بتحقيق الربح[2]. ويتضمن قانون التجارة أحكاماً خاصة بعقد النقل تتناول الجوانب الرئيسية لنقل الأشياء وبعض الأحكام المحدودة لنقل الأشخاص والوكالة بالعمولة للنقل[3] .

لكن فى المقابل يخضع النقل البحرى لأحكام تفصيلية تتولى تنظيم مختلف جوانبه ، هى تلك الواردة بقانون التجارة البحرية رقم (٨) لعام ١٩٩٠[4]. وبالاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر والتى تختص بتنظيم النقل البحرى للبضائع على وجه الخصوص[5] . كذلك يخضع النقل الجوى للأحكام الواردة

---

(١) ذلك أن المادة ١٦٧ من القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ بشأن الطيران المدنى لا تميز بين المركبة الهوائية Aircraft والطائرة Aeroplane . فالمركبة الهوائية أو الطائرة هى الآلة التى تستطيع أن تستمد بقاءها فى الجو من ردود فعل الهواء، غير تلك المنعكسة من سطح الأرض .

(٢) انظر فى تعريف النقل التجارى وتمييزه عن النقل بمقابل الذى لا يهدف فيه الناقل إلى تحقيق الربح :

ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 830.

(٣) المواد من ٢٠٨ إلى ٢٨٣ من القانون .

(٤) المواد من ١٩٧ إلى ٢٧٩ من القانون .

(٥) وتلك الاتفاقيات الدولية هى أساساً معاهدة بروكسل الموقعة فى ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بسندات الشحن، والمعروفة بمعاهدة سندات الشحن، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع الموقعة فى هامبورج فى ٣٠ مارس ١٩٧٨ والمعروفة بقواعد هامبورج . أما اتفاقية روتردام الموقعة فى / /٢٠٠٩ فلم تدخل بعد حيز النفاذ دولياً.

بقانون الطيران رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١[١]، مع مراعاة ما يكون وارداً من أحكام خاصة تتعلق بالنقل الجوى فى قانون التجارة لعام ١٩٩٩[٢] .

وترتيبًا على ما تقدم لا يخضع كل من النقل البرى والنقل النهرى سوى للأحكام الخاصة بعقد النقل الواردة بقانون التجارة .

ومن جهة أخرى ينبغى اعتبار تلك الأحكام الواردة بقانون التجارة بمثابة القواعد العامة للنقل، أياً كان نوعه بحيث تسرى هذه القواعد متى لم يرد بشأن النقل البحرى أو النقل الجوى حكم خاص فى أى من قانون التجارة البحرية أو قانون الطيران[٣] .

٣- النقل الداخلي والنقل الدولي :

يكون النقل داخلياً إذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين فى إقليم دولة واحدة، ويتحقق إنجاز النقل إما ضمن الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، مثل النقل البرى بين القاهرة وأسوان، وإما بتجاوز الحدود الإقليمية للدولة ولكن دون الدخول حيز الحدود الإقليمية لدول أخرى، مثل النقل البحرى بين الإسكندرية والسويس[٤] .

بينما يكون النقل دوليًا إذا تطلب إنجازه تجاوز الحدود الإقليمية للدولة الواحدة إلى الحدود الإقليمية لدولة أخرى أو أكثر. ويكون ذلك غالبًا لوقوع نقطتى القيام والوصول فى دولتين مختلفتين، مثل النقل البحرى بين بيروت والإسكندرية، وإما بسبب الاتفاق فى عقد النقل على نقطة رسو أثناء الرحلة، مثل النقل الجوى الذى يتم بين سان فرانسيسكو وانكورادج الأمريكيتين مع الرسو فى مطار مدينة فانكوفر الكندية[٥] .

---

(١) المواد من ١٢٣ إلى ١٢٦ من القانون .

(٢) المواد من ٢٨٤ إلى ٢٩٩ من القانون .

(٣) إدوارد عيد ، المرجع السابق ، بند ١٠٨ .

(٤) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 133.

(٥) ويتضح من ذلك أن المرور البرى بإقليم دولة أخرى لا يكون ذا أثر فى وصف النقل بأنه نقل داخلى بالرغم من أن ملاحة مركبة النقل تصير ملاحة دولية. ولا يختلف الأمر إذا تطلب =

والأصل هو خضوع النقل الداخلى لأحكام قانون الدولة التى يتم فيه النقل. فالنقل بين مدينتى القاهرة وأسوان إنما يخضع لأحكام القانون المصرى والنقل الذى يتم بين مدينتى باريس ومارسيليا إنما يخضع لأحكام القانون الفرنسى.

ولا يختلف الأمر إذا كان إنجاز النقل الداخلى يتطلب المرور بإقليم دولة أخرى، مثل النقل البرى وبين ولايتى كاليفورنيا وألاسكا الأمريكيتين الذى يتطلب اجتياز الإقليم البرى لدولة كندا. صحيح أن الطابع الدولى يكون متوافراً فى ملاحة مركبة النقل البرى، وهو ما يتطلب وجود اتاق بين الدولتين على تقرير حق المرور البرئ للمركبات الأمريكية عبر الإقليم الكندى، أما اتفاق النقل ذاته فلأنه يتم بين نقطتين واقعتى فى إقليم الولايات المتحدة الأمريكية لا يخضع سوى لأحكام القانون الأمريكى(١).

أما النقل الدولى فيجعل دولتين أو أكثر معنية بإنجاز عملية النقل، وهو ما يثير إشكالية تنازع القوانين، التى ينبغى بشأنها الرجوع إلى قواعد الإسناد فى قانون القاضى(٢). ويلاحظ أن ظاهرة النقل الدولى كانت من أولى الظواهر الاقتصادية التى أملت توحيداً موضوعياً للقواعد المنظمة لها على الصعيد الدولى. ولقد تحقق ذلك بشأن النقل البحرى الدولى(٣)، بل إن القانون الجوى قد

- انجاز النقل تجاوز الحدود الإقليمية للدولة دون الدخول حيز الحدود الإقليمية لدولة أخرى، كما فى الملاحة الساحلية التى تتجاوز فيها السفينة حدود المياه الإقليمية إلى البحر العالى، حيث لا تمتد إليه سيادة أية دولة، ثم تعود ثانية إلى المياه الإقليمية لذات الدولة . أما إذا تقررت نقطة توقف أو رسو فى اتفاق طرفى عقد النقل، سواء كان ذلك لأسباب فنية أو تجارية ، يصبح النقل نقلا دولياً رغم أن نقطتى القيام والوصول تقعان فى إقليم ذات الدولة .

(١) راجع فى ذلك :
VERGNAUD: Les transports routiers internationaux, LGDF, Paris, 1960, p. 17et s.

(٢) Cassation Commericiale, 22 Novembre 1988, Bulletin civil de la cour de cassation, 1988, IV, No.321.

(٣) لمزيد من التفاصيل راجع :
RODIERE: Droit maritime, Précis, Dalloz, Paris, 5° édition 1971, No. 21 et s.
مصطفى كمال طه : أصول القانون البحرى، الإسكندرية ، الطبعة الأولى ، ١٩٥٢، بند ٦٢ وما يليه.

نشأ ابتداء من أجل توحيد القواعد المنظمة للملاحة الجوية والنقل الجوى متى كان متحققاً عبر الدول[1].

ولا يلزم بالضرورة أن يكون النقل الدولى خاضعاً لاتفاقيات دولية متعددة الأطراف[2]. فكثيراً ما تلجأ الدول المتجاورة إلى عقد اتفاقيات ثنائية من أجل توحيد القواعد المنظمة لعمليات النقل البينية التى تتم فى أراضيها. وقد يتجاوز الأمر تنظيم ملاحة المركبات فى أراضيها إلى وضع قواعد موحدة لتنظيم عقد النقل ذاته. ويجب العمل بالقواعد الواردة بالاتفاقية الدولية متى توافرت شروط تطبيقها[3].

٤- النقل بمقابل والنقل المجاني:

مما لا شك فيه أنه متى كانت عمليات النقل تنتظم فى إطار نشاط يهدف الناقل من ورائه تحقيق الربح، يتحقق تقديم خدمة النقل بمقابل، أى مقابل الحصول على أجرة النقل، وهو فى الغالب مبلغ من النقود يسمح بتغطية نفقات النقل ويتضمن هامش الربح الذى يختص به الناقل[4].

---

(١) أنظر فى ذلك:
CARTOU: Droit aérien, Thémis Droit, P.U.F. Paris, 1963, p.2 et s.
- محمد فريد العريني: القانون الجوى، النقل الجوى الداخلى والدولى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص٧، بند ٤.

(٢) وأبرز الأمثلة على ذلك انضمام العديد من دول غرب أوروبا إلى إتفاقية جنيف المنظمة للنقل البرى الدولى الموقعة فى ١٩ مايو ١٩٥٦، والتى تسرى أحكامها إذ كان النقل البرى يتم بين نقطتين تقعان فى دولتين منضمتين إلى الإتفاقية، واتفاقية برن المنظمة لنقل البضائع بالسكك الحديدية الموقعة فى ٧ فبراير ١٩٧٠، وتلك المنظمة لنقل المسافرين وأمتعتهم بالسكك الحديدية الموقعة فى ذات المدينة والتاريخ، واتفاقية برن بشأن النقل الدولى بالسكك الحديدية الموقعة فى ٩ مايو ١٩٨٠. فلئن كانت هذه الاتفاقيات اتفاقيات متعددة الأطراف يكون باب الانضمام إليها مفتوحاً لجميع دول العالم، إلا أنه يلاحظ اقتصارها من الناحية الواقعية على الدول الأوروبية. ولذلك يصبح الغالب بالنسبة للقارات الأخرى ارتباط الدول بموجب اتفاقيات ثنائية لتنظيم عمليات النقل التى تتم بينها.

(٣) Cassation Commerciale, 25 Mai 1993, Dalloz 1993 Informations Rapides 169.

(٤) VIANDIER et VALLANSAN: Actes de commerce, commerçants, Activité commerciale, P.U.F. Paris, 2e édition. No. 4.

ومع ذلك يمكن تقديم خدمة النقل بدون مقابل، فيما يعرف بالنقل المجانى. وقد يندرج النقل المجانى فى إطار علاقات المجاملة بين الأفراد، مثل قيام أحد الأشخاص بتوصيل زميله إلى مسكنه بسيارته الخاصة ، ويرادف النقل المجانى النقل على سبيل التبرع فى مثل هذه الحالة(١). وكثيراً ما يتحقق النقل مجاناً وإنما بقصد تحقيق مصلحة تجارية، كأن يتم نقل المبيع مجاناً كخدمة مكملة لعملية البيع، أو أن يتم نقل بعض المشاهير فى رحلة جوية من أجل الدعاية إلى طراز جديد من الطائرات أو بمناسبة افتتاح خط ملاحى جوى جديد(٢).

ويلاحظ أن النقل المجانى يختلف عن النقل مع اقتسام المصاريف. فالأول ينتفى فيه أى أداء لثمة مقابل عند تلقى خدمة النقل، بينما يعد النقل مع اقتسام المصاريف من عقود المعاوضة وإن كانت تنتفى فيه نية تحقيق الربح لدى الناقل(٣).

وتبين أهمية هذا التحديد لمفهوم النقل بمقابل بالنسبة إلى النظم القانونية التى يتولى فيها قانون التجارة، وليس القانون المدنى، تنظيم عقد النقل. فالنقل الخاضع لأحكام القانون التجارى هو النقل التجارى، والذى يشترط بشأنه القانون عادة أن تتم مزاولته على وجه الاحتراف(٤)، أو أن يكون منتظمًا فى إطار مشروع تجارى(٥). ويترتب على ذلك أن النقل الذى يتم بقصد تحقيق الربح هو وحده الذى يخضع لأحكام قانون التجارة، ومن ثم يكون الأصل هو عدم

---

(١) SIOUFI: Le transport gratuit en droit libanais et en droit français, LGDF, Paris, 1965, p. 5.

(٢) قرب فى هذا المعنى : قرار محكمة استئناف بيروت، رقم ٣١٠، ١٩٦٥/٢/٢٢، مصنف الاجتهاد فى العقود ، للقاضى عفيف شمس الدين، بيروت، ص٤٠٦.

(٣) Cour d'appel d'Aix - en-Provence, 27 janvier 1988, Bulletin des Transports, 1989. 365.

(٤) مثل المادة الخامسة بند (جـ) من قانون التجارة المصرى لعام ١٩٩٩، والمادة الثانية فقرة ثانية البند الخامس من المجلة التجارية التونسية لعام ١٩٥٩ .

(٥) المادة السادسة بند (٧) من قانون التجارة اللبنانى لعام ١٩٤٢ ، والمادة ق١٠-١ بند (٥) من التقنين التجارى الفرنسى لعام ٢٠٠٠ (المادة ٦٣٢ سابقاً من التقنين التجارى لعام ١٨٠٧).

خضوع النقل مع اقتسام المصاريف لهذه الأحكام، ما لم يتدخل المشرع التجارى بالنص الصريح ليقرر خضوع هذا النقل لتلك الأحكام[1]. أما إذا كان القانون يشترط فى النقل أن يكون بمقابل دون أن يشترط بالضرورة أن يكون مصدراً لتحقيق الربح، ففى هذه الحالة تسرى قواعده على كل من النقل التجارى والنقل مع اقتسام المصاريف[2].

٥- النقل الخاص والنقل العام :

يقوم التمييز بين النقل الخاص والنقل العام على صفة الشخص الذى يتولى تقديم خدمات النقل بين أن يكون من أشخاص القانون الخاص، فيكون النقل الذى يتولاه نقلاً خاصاً وبين أن يكون من الأشخاص الاعتبارية العامة، ليصبح النقل الذى يتولاه الشخص العام نقلاً عاماً[3].

ويعتبر النقل من الأنشطة التقليدية للقطاع الخاص. فالأفراد وأشخاص القانون الخاص بوجه عام يقدمون خدمات نقل الأشخاص مثل خدمات سيارات الأجرة، والحافلات الخاصة، وكذلك خدمات نقل البضائع برا أو بحراً[4].

إلا أن الدول صارت تعتبر المواصلات العامة، أى تأمين خدمة انتقال الأفراد عبر وسائل تتولى الدولة إدارتها، من الخدمات العامة الواجب عليها

---

(١) وجدير بالذكر أن هذه النتيجة قد تتحقق ضمنياً كذلك، وذلك إذا قام المشرع بتعريف صورة للنقل التجارى بأنه ذلك الذى يتم مقابل أجرة بغض النظر عما إذا كان الهدف من تقديم خدمة النقل هو تحقيق الربح أم لا ، أو بعبارة أخرى دون أن يدخل هدف تحقيق الربح ركناً فى تعريف النقل. والمثال على ذلك اعتبار النقل البحرى عملاً تجارياً منفرداً (المادة السابعة البند (٣) من قانون التجارة) ، وتعريف النقل البحرى بأنه النقل الذى يتم بحراً لقاء أجرة (المادة ١٧٤ فقرة ثانية من قانون التجارة) . ويترتب على ذلك أنه سواء كان النقل يتم بهدف تحقيق الربح أو بمجرد تغطية المصروفات الناشئة عنه فهو يخضع فى جميع الأحوال لأحكام القانون التجارى .

(٢) والمثال على ذلك اشتراط اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لسريان أحكامها على النقل الجوى الدولى أن يتم بمقابل، واتجاه الرأى الراجح إلى تفسير المقابل بما يسمح بتغطية النفقات دون أن يكون الهدف من ذلك بالضرورة تحقيق الربح .

(٣) ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 816.

(٤) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 17.

توفيرها للأشخاص المقيمين فى أراضيها[1]. كما أن المصلحة العامة قد تملى على الدولة احتكار بعض صور النقل مثلما يحدث فى بعض الدول من احتكار النقل بالسكك الحديدية[2].

ومن حيث الأصل العام لا يكون التمييز بين النقل الخاص والنقل العام أثره فى خضوع عقد النقل فى الحالتين لذات القواعد القانونية فيستوى أن يكون الناقل من أشخاص القانون الخاص أو أشخاص القانون العام لكى يخضع عقد النقل للأحكام العامة للنقل أو للأحكام الخاصة بالنقل البحرى والجوى[3].

كذلك فى ظل الدول التى تتولى فيها قوانين التجارة تنظيم النقل، لا يتم التمييز بين النقل الخاص والنقل العام بشأن الخضوع لأحكام القانون التجارى، مع التحفظ بشأن عدم اكتساب الأشخاص الاعتبارية العامة صفة التاجر فى جميع الأحوال[4].

ومع ذلك قد يحدث أن تقوم الدولة بإصدار لوائح خاصة بتنظيم عمليات النقل التى تتولاها. ويكو ذلك على وجه الخصوص إذا كانت الدولة تحتكر نوع

---

(١) وتجدر الإشارة إلى أن المواصلات العامة التى توفرها الدولة تعتبر من المرافق العامة التى يخضع تنظيمها لأحكام القانون الإدارى ، لكننا مع ذلك لا نرى مانعاً من خضوع العلاقة الناشئة بين الدولة والراكب للأحكام المنظمة لعقد النقل .

قرب فى هذا المعنى : على البارودى ومحمد فريد العرينى ، المرجع السابق، بند ١٣٠.

(٢) مثل احتكار الهيئة لسكة حديد مصر النقل بالسكك الحديدية فى مصر بمقتضى القانون رقم ٣٦٦ لسنة ١٩٥٦ .

(٣) هذا وقد حرصت اتفاقى وارسو لعام ١٩٢٩ على النص عليه فى المادة الثانية فقرة أولى منها على أن تطبق الاتفاقية على النقل الذى تقوم به الدولة أو أشخاص القانون العام بالشروط المنصوص عليها فى المادة الأولى .

راجع فى ذلك : محمد فريد العرينى ، القانون الجوى ، سابق الإشارة إليه، ص١٠٣، بند ٢٩.

(٤) راجع فى ذلك : حكم المادة ٢٠ من قانون التجارة المصرى لعام ١٩٩٩ التى تنص على أنه لا تثبت صفة التاجر للدولة وغيرها من أشخاص القانون العام. ومع ذلك تسرى أحكام هذا القانون على الأعمال التجارية التى تزاولها إلا ما يستثنى بنص خاص .

النقل الذى تتولاه[١]. والمثال على ذلك النقل بواسطة قطارات السكك الحديدية فى مصر. فمتى كانت هذه اللوائح تنظم العلاقة بين الناقل ومتلقى خدمة النقل بأحكام خاصة، تحيل الشروط العامة لعقد النقل اليها، فأنه يجب تطبيق هذه الأحكام بوصفها قواعد قانونية، لا بوصفها شروطاً اتفاقية، وبالتالى يمكنها مخالفة الأحكام المنظمة للنقل فى القانون.

تقسيم :

فى ضوء هذا التقديم لقانون النقل، يمكننا تناول دراسة القواعد المنظمة للنقل من خلال ثلاثة محاور الأول هو دراسة الأحكام العامة للنقل الواردة بقانون التجارة ، والثاني هو دراسة الأحكام الخاصة بالنقل البحرى، وأخيراً يمثل المحور الثالث دراسة الأحكام الخاصة بالنقل الجوى.

ولئن كانت هذه الدراسة للنقل ترتكز على أحكام القانون المصرى ، فإنها تشمل أحكام الاتفاقيات الدولية فى مجال النقل النافذة فى مصر .

وبناء على ذلك ينقسم هذا المؤلف إلى ثلاثة أقسام، وذلك على النحو الآتى:

القسم الأول : فى النقل التجارى .

القسم الثاني : فى النقل البحرى .

القسم الثالث : فى النقل الجوى .

---

(١) ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 817.

القسم الأول
النقــل التجــاري

ذكرنا من قبل أن قانون التجارة قد تناول بالتنظيم عقد النقل فى الفصل السابع من الكتاب الثانى المخصص للالتزامات والعقود التجارية. ويشمل هذا الفصل المواد من ٢٠٨ إلى ٢٩٩ من القانون ، وهى تتوزع بين أربعة فروع بالإضافة إلى بعض الأحكام العامة للنقل[١].

ويتعلق الفرع الأول بنقل الأشياء ، ويشمل المواد من ٢١٧ إلى ٢٥٤، بينما يتعلق الفرع الثانى بنقل الأشخاص، ويشمل المواد من ٢٥٥ إلى ٢٧٢ . أما الفرع الثالث فمخصص للوكالة بالعمولة للنقل، ويتضمن المواد من ٢٧٣ إلى ٢٨٣ . وأخيراً يأتى الفرع الخاص بالنقل الجوى، ويشمل المواد من ٢٨٤ إلى ٢٩٩ . وسوف نعرض له بمناسبة دراسة أحكام النقل الجوى فى القسم الثالث من هذا المؤلف .

وبناء على ما تقدم، يتناول هذا القسم الأول من المؤلف أحكام النقل التجارى للأشياء ، لكننا نخص منها البضائع للأهمية الخاصة لنقل عروض التجارة من الوجهتين الاقتصادية والقانونية. كذلك يتناول هذا القسم الأحكام الخاصة بنقل الأشخاص ، وأيضاً تلك المتعلقة بالوكالة بالعمولة للنقل ، وذلك فى ثلاثة أبواب متتالية .

---

(١) ويتناول المشرع المصرى الأحكام العامة للنقل فى المواد من ٢٠٨ إلى ٢١٦ .

الباب الأول
نقـــل البضائـــع

Carriage of goods - Transport de marchandises

يعد النقل عصب حركة تداول الثروات [١]. فلا يتأتى إنجاز المبادلات التى تنتشر فى المجتمع دون أن يحتاج الأمر فى كثير من الأحيان إلى انتقال الأشياء من مكان إلى آخر.

لذلك أخذ عقد النقل أهمية كبيرة مستحقة من بين موضوعات القانون التجارى. بل إن بعض أنواع النقل هى التى بررت استقلال فرعين من فروع القانون التجارى هما القانون البحرى الذى يتناول عقد النقل البحرى كأهم موضوعاته والقانون الجوى الذى يمثل عقد النقل الجوى عماد موضوعاته .

ونظراً لوجود أحكام خاصة بالنقل البحرى وأخرى خاصة بالنقل الجوى فإن الأحكام الواردة فى قانون النقل إنما تسرى بصفة رئيسية على كل من النقل البرى والنقل النهرى . ولقد عبر جانب من الفقه عن ذلك بقوله أن النقل النهرى يلحق قانوناً بالنقل البرى[٢].

ونقتصر فى حديثنا فى هذا المقام على عقد نقل البضائع الداخلى حيث لا توجد فى مصر اتفاقيات دولية نافذة فيها تتعلق بالنقل البرى أو النهرى الدولى.

ولدراسة عقد نقل البضائع نقسم هذا الباب إلى فصلين :

نعرض فى الأول لقيام العقد ، بينما نخصص الثانى لدراسة آثاره .

---

(١) إذا لولاه لوجب استهلاك السلع فى أماكن إنتاجها مما يؤدى فى الواقع إلى شل حركة التبادل: على البارودى ومحمد فريد العرينى: القانون التجارى ، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ١٩٨٧ ،ص ٦٢ .

(٢) على البارودى: العقود وعمليات البنوك التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣ ، بند ١١٤ .

الفصل الأول

قيام عقد نقل البضائع واثباته

ينبغي الإشارة إلى أن القانون المدنى المصرى لايتضمن قواعد عامة للنقل، ولايأتى تنظيم عقد النقل إلا فى التقنين التجارى[1]. ولذلك لابد من التأكيد على أن النقل التجارى هو وحدة الذى يمكن أن يثور بشأنه التساؤل حول مدى خضوعه لأحكام التقنين التجارى، على اعتبار أن النقل لايعد عملاً تجارياً إلا إذا تم مزاولته على وجه الاحتراف[2].

وينقسم الفصل الخاص بالنقل فى قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ إلى أربعة فروع كما قدمنا ، ويأتى نص المادة ٢٠٩ ضمن الأحكام العامة ليقرر تطبيق أحكام النقل الواردة بالتقنين التجارى على جميع أنواع النقل، عدا النقل البحرى، وذلك مالم ينص القانون على غير ذلك. وهو حكم يؤكد خضوع نقل البضائع للأحكام الواردة بالتقنين بشأن تكوين وإثبات العقد سواء تم النقل براً أو نهراً.

وفى ذلك يلاحظ أن عقد النقل عقد رضائى، لذلك لايشترط لتكوينه توفر شكل خاص أو القيام بثمة أداء من قبل أى من الطرفين.

وينعكس الطابع الرضائى للعقد على كيفية إثبات واقعة إبرامه، وكذلك تحديد مضمونه الاتفاقى، وبوجه خاص إذا أخذنا فى الاعتبار أننا بصدد عقد تجارى، الأصل فيه هو تطبيق مبدأ حرية الاثبات فى المواد التجارية.

---

(١) قارن على سبيل المثال الوضع فى القانون اللبنانى حيث ينظم قانون الموجبات والعقود عقد النقل (المواد من ٦٧٩ إلى ٦٨٩). ولذلك لا يثور الشك حول تطبيق هذه لأحكام على عقود النقل غير التجارى، شريطة أن يكون بمقابل، واعتبارها بمثابة القواعد العامة لكافة أنواع النقل، بما فيها النقل البحرى والنقل الجوى.

انظر ادوار عيد: العقود التجارية وعمليات المصارف، المرجع السابق، بند ١٠٨ .

(٢) المادة الخامسة البند (جـ) من قانون التجارة.

ومع ذلك اتى التقنين التجارى بأحكام خاصة بتكوين وإثبات عقد النقل بوجه عام. ولأجل توضيح ذلك، نبدأ بالعرض لأحكام تكوين العقد، ثم نعرض للأحكام المتعلقة بإثباته.

المبحث الأول

تكوين عقد النقل

تدور الأحكام الواردة بقانون التجارة الجديد بشأن تكوين عقد نقل البضائع حول محورين أساسيين: الأول هو التراضى على تكوين عقد النقل، والثانى هو التنفيذ الاختيارى للعقد الذى يقوم مقام تبادل الإيجاب والقبول بين الطرفين المتعاقدين.

المطلب الأول

التراضي علي إبرام عقد النقل

تضع المادة ٢١٠ فقرة أولى من التقنين التجارى المبدأ العام بشأن التراضى على تكوين عقد النقل، وذلك بنصها على أن عقد النقل يتم بمجرد الاتفاق. وحيث أن النص يستطرد ليجيز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً، فإن تبادل الإيجاب والقبول بين الناقل ومتلقى خدمة النقل يكفى لتكوين عقد النقل، دونما حاجة إلى إفراغ الرضى فى أى قالب شكلى.

إلا أن المشرع التجارى أخذ فى اعتباره الأبعاد العملية لتكوين عقود النقل، فواجه من جهة الفرض الذى يبرم فيه عقد النقل بمقتضى أنموذج يعده الناقل، كما واجه من جهة أخرى الفرض الذى يتمتع فيه الناقل باحتكار نوع من النقل أو استثمار خطوط نقل معينة.

أولا: تكوين عقد النقل بمقتضي أنموذج:

قد يحدث عملاً أن يعد الناقل أنموذجاً أو أكثر، يقوم الطرفان بتوقيع نسخة منه أو أكثر عند الاتفاق على النقل. ويتضمن الأنموذج الشروط التى يتم

بموجبها النقل، سواء تمثلت فى شروط عامة تسرى على جميع عمليات النقل التى يباشرها الناقل، أو تمثلت فى شروط خاصة بالنقل المراد إنجازه.

ولا يعنى التوقيع على أنموذج النقل أن العقد لايقوم فى نظر الطرفين إلا باستيفاء هذا الشكل. ففى جميع الأحوال يحتفظ عقد النقل بطابعه الرضائى، ولايستطيع الناقل بالتالى الامتناع عن تنفيذ النقل المتفق عليه بدعوى عدم توقيع متلقى خدمة النقل على أنموذج النقل. وتنحصر فائدة الأنموذج فى تحديد المضمون الاتفاقى لعقد النقل.

لذلك ميز المشرع التجارى بين التراضى على تنفيذ عقد النقل بمقتضى الأنموذج وبين سكوت الاتفاق عن تعيين الأنموذج المتبع فى تنفيذ عقد النقل، ولم يشر مطلقًا إلى وجوب التوقيع على إحدى نسخ الأنموذج لإلتزام الطرفين بمضمونه. وكأن المشرع التجارى أقام الأنموذج مقام لوائح النقل التى يعلن الناقل عن تنفيذه عمليات النقل بمقتضى أحكامها.

وينص المشرع على أنه إذا كان للناقل أكثر من أنموذج واحد للعقود التى يبرمها، انعقاد النقل بمقتضى الأنموذج الذى يتضمن الشروط العامة، أى تلك الشروط التى تسرى بوجه عام على عمليات النقل التى يتولاها الناقل، ويجب لاتباع أنموذج آخر يشتمل على شروط خاصة أن يتم الاتفاق على ذلك (١).

ثانياً: احتكار الناقل للنقل أو لاستثمار خط نقل معين:

طبقاً لنص قانون التجارة يلتزم الناقل المتمتع بالاحتكار بقبول كل مايقدم إليه من طلبات النقل إلا إذا كان الطلب مخالفاً للشروط المقررة للنقل أو تعذر على الناقل تنفيذه لأسباب لاشأن له ولا لتابعيه فى إحداثها (٢).

ولقد فرض المشرع على الناقل المتمتع بالاحتكار بقبول جميع طلبات النقل التى تقدم إليه. والحكمة من ذلك هو ضمان حصول الجمهور على خدمة النقل المنشودة. ويعتبر الحكم المذكور تطبيقاً للإجبار القانونى على المعاوضة يستند

---

(١) المادة ٢١١ من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢١٢ من التقنين التجارى.

إلى تحقيق مصلحة عامة تتمثل فى انتظام خدمة النقل موضوع الاحتكار والحيلولة دون حرمان أفراد الجمهور من تلقى خدمة النقل(١).

إلا أن المشرع التجارى أجاز للناقل الامتناع عن قبول طلب النقل المقدم إليه، وذلك فى حالتين:

الأولي: هى مخالفة الطلب للشروط المقررة للنقل. وتلك الشروط ينفرد الناقل بتحديدها استناداً إلى الوضع الاحتكارى الذى يتمتع به. ويشترط فيها، تطبيقاً للحكم الذى نحن بصدده، أن تكون محددة سلفاً من قبل الناقل، ولايتم تحديدها بمناسبة طلب النقل الذى يقدم إليه. ويشترط فيها من جانب آخر ألا تكون مخالفة للنظام العام فى مصر، وإلا امتنع العمل بها أسوة بسائر الاتفاقات الأخرى فى المواد التجارية(٢).

وبتوافر هذين الشرطين ، يجوز للناقل الامتناع عن قبول طلب النقل متى كان مخالفاً للشروط المقررة ، ويمكن تبرير ذلك بأنه إذا امتنع الناقل عن قبول طلب نوع معين من النقل، يبقى فى مقدور المرسل اللجوء إلى نوع آخر من النقل (٣).

الثانية: هى حالة تعذر تنفيذ النقل لأسباب لاشأن للناقل ولا لتابعيه فى إحداثها. فالأصل أن المشرع يفترض فى الناقل الذى يتمتع باحتكار بعض أنواع النقل أو استثمار خطوط نقل معينة أن يهيىء جميع الوسائل اللازمة لتقديم خدمة النقل وبالتالى ضمان مواجهة طلبات النقل المقدمة له.

ولذلك لا يعذر الناقل بسبب امتناعه عن قبول طلب النقل إذا كان عدم تنفيذ النقل يرجع إليه أو إلى تابعيه. ولاشك فى هذه الحالة فى إمكانية إثارة مسئولية

---

(١) انظر: جلال على العدوى: الإجبار القانونى على المعاوضة، سلسلة رسائل الدرجات العلمية من جامعة الإسكندرية، الرسالة رقم (٦)، مطبعة جامعة الإسكندرية، ١٩٦٥، بند ٢١.

(٢) المادة الثانية فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٣) الواقع أن المشرع أخذ فى اعتباره عدم إمكانية احتكار ناقل أوحد، أيا كان نوع النقل الذى يباشره، لكل إمكانية بلوغ مكان ما فى إقليم الجمهورية، فعلى الأقل لايتحقق ثمة احتكار للنقل البرى إلى أى مكان بالجمهورية خاصة مع وجود ظاهرة نقل الأشخاص ونقل الأشياء بحسب الطلب.

الناقل عن عدم تنفيذ النقل. وتكون مسئولية الناقل تجاه طالب النقل مسئولية عقدية، إذ أن الفرض هو جبره على قبول طلب النقل، وبالتالى تمام تكوين عقد النقل. ويترتب على ذلك اعتبار عدم تنفيذ النقل إخلالاً بالتزام عقدى نشأ عن عقد تم بالفعل.

ولكن إذا تعذر على الناقل تنفيذ النقل لأسباب لا شأن له ولا لتابعيه فى إحداثها، فلا تكليف بمستحيل، ويحق حينئذ للناقل الامتناع عن قبول طلب النقل دون مسئولية عليه.

المطلب الثاني

التنفيذ الاختياري لعقد النقل

ينص المشرع التجارى على أن التنفيذ الاختيارى لعقد النقل من أحد طرفيه يعد قبولاً منه للإيجاب الصادر من الطرف الآخر. ولئن كان الحكم لايختلف فى جوهره بين نقل الأشخاص ونقل البضائع، إلا أننا نقصر الحديث فى هذا المقام على التنفيذ الاختيارى لنقل البضائع.

وينص التقنين التجارى على أن تسلم الناقل الشيء محل النقل يعد قبولاً منه للإيجاب الصادر من المرسل[1].

وهذا الحكم يمكن أن يجد مجاله للتطبيق فى كل من النقل البرى والنقل النهرى، لأنه لا يلزم فى تسلم الناقل للبضائع أن يتم على متن مركبة النقل، بل إن الاعتبارات الخاصة بأمن وسلامة الرحلة، وتلك المتعلقة بشحن البضائع على متن مركبة النقل، تحول عادة دون إمكانية تسلم الناقل للبضائع على متن مركبة النقل.

إلا أن التسليم قد يتم فى أى مكان آخر، على إثر الايجاب الصادر عن مرسل البضائع إلى الناقل. فإذا تسلم الناقل، عد ذلك قبولاً منه للايجاب الصادر عن المرسل، وبه يتم عقد النقل.

---

(١) المادة ٢١٠ فقرة (٢) من التقنين التجارى.

المبحث الثاني

إثبات عقد النقل

ينص المشرع التجارى فى الأحكام العامة للنقل على أنه يجوز إثبات العقد بكافة طرق الإثبات المقررة قانوناً[١].

ويترتب على ذلك أنه لايلزم توافر الدليل الكتابى على إبرام عقد النقل وإنما يمكن إثباته بشهادة الشهود أو القرائن، وذلك أياً كانت قيمة الأشياء المنقولة أو الأجرة.

ومع ذلك يصعب إنجاز عملية النقل دون توافر بيانات للناقل عن موضوع النقل. لذلك يجرى العمل على إصدار وثيقة عند تسلم الناقل للبضائع تعرف بوثيقة النقل. ويثور بشأنها التساؤل عن مدى حجيتها فى الإثبات، وليس فقط فى العلاقة بين الطرفين، الناقل والمرسل، وإنما كذلك تجاه من تكون له مصلحة فى إنجاز النقل وهو من يعرف بالمرسل إليه.

المطلب الأول

وثيقـة النقل

يتعهد الناقل بتغيير مكان البضائع، وتصويلها إلى مكان الوصول كاملة وسليمة وفى الميعاد. وبالتالى لابد من تعيين عناصر النقل، ليس فقط من حيث الأطراف، أو من حيث الرحلة، ولكن كذلك من حيث محل النقل أى البضائع المراد نقلها.

لذلك يوجب القانون على المرسل أن يقدم للناقل بيانات عن اسم المرسل إليه وعنوانه والمكان المطلوب الإرسال إليه ونوع الأشياء محل النقل ووزنها وحجمها وكيفية حجمها وعن الطرود التى تشملها وغير ذلك من البيانات التى قد يطلبها الناقل أو يقررها القانون لتعيين ذاتية الشىء[٢].

---

(١) المادة ٢١٠ فقرة (١) من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢١٧ فقرة (١) من التقنين التجارى.

ونظـراً لتعدد هذه البيانات، فضلاً عن حاجة المرسل إلى الحصول على إيصـال يفيـد تسلم الناقــل للبضائع المــراد نقلهـا، يجــرى العمل على تحـرير وثيقة نقل تتضــمن العناصـر الأساسية لعملية النقل والشروط العامة التى بمقتـضـاها يتـحـقـق إنجاز النقل والتى تمثل المضـمـون الاتفاقـى لعقـد نقل البضائع.

ويوجب القـانون إذا حررت وثيقة نقل أن تشتمل بوجه خاص على عدة بيانات تسمح بحصر عناصر ذاتية عملية النقل[١]. وللمرسل أن يطلب من الناقل تسليمه نسخة من وثيقة النقل موقعة منه[٢]. وبالتالى يمكن أن يكون بيد المرسل مايفيد تسلم الناقل للبضائع. وحتى بفرض عدم إصدار وثيقة نقل فإنه يجوز للمـرسل أن يطلب إعطاءه إيصـالاً موقعـاً من الناقل بتسلم الأشياء محل النقل، على أن يكون الإيصال مؤرخـاً ومشتمـلاً على البيـانات الكافيـة لتعيين ذاتيـة الشىء وأجرة النقل[٣].

ولئن كـان المشرع التجارى لم يستوجب إصدار وثيقة النقل إلا أنه يقر لـها، بفرض صدورها، بحجـية فى الإثبات، وفى ذلك ينص القانون على أن وثيـقة

---

(١) وهذه البيانات هى:

(أ) مكان وتاريخ تحرير الوثيقة.

(ب) أسماء المرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة للنقل - إن وجد - وعناوينهم.

(جـ) مكان القيام ومكان الوصول.

(د) البيانات الخاصة بتعيين الشىء محل النقل كوزنه وحجمه وكيفية حزمه وعدد الطرود وكل بيان آخر يكون لازماً لتعيين ذاتية الشىء وتقدير قيمته.

(هـ) الميعاد المعين لمباشرة النقل.

(و) أجرة النقل وغيرها من المصاريف مع بيان إذا كانت مستحقة على المرسل أو المرسل إليه.

(ز) الشروط الخاصة بالشحن أو التفريغ ونوع العربات التى تستخدم فى النقل والطريق الذى يجب إتباعه وتحديد المسئولية وغير ذلك من الشروط الخاصة التى قد يتضمنها اتفاق النقل.

(٢) المادة ٢١٨ من التقنين التجارى.

(٣) المادة ٢١٩ من التقنين التجارى.

النقل حجة فيما ورد بها من بيانات. وعلى من يدعى مايخالف هذه البيانات إثبات ذلك[1].

ومؤدى ذلك أن تكون حجية بيانات وثيقة النقل حجية نسبية، يجوز إثبات عكس ماهو وارد فيها من بيانات[2]. ذلك أن الوثيقة ليست ركناً فى عقد النقل، بل إنها ليست شرطاً للإثبات، ولكن يكون لها مع ذلك حجية إذا اتفق الطرفان على إصدارها. ويترتب على ذلك ألا يعد الإثبات بمقتضى وثيقة النقل استثناء يقرره القانون على مبدأ حرية الإثبات فى المواد التجارية كان مؤداه عدم جواز إثبات عكس ماهو ثابت بالكتابة إلا بالكتابة[3]. لذلك يجوز دائما فى مجال النقل إثبات عكس ماهو ثابت فى وثيقة النقل بكافة طرق الإثبات[4].

المطلب الثاني

احتجاج المرسل إليه بالنقل

المرسل هو من يبرم عقد نقل البضائع مع الناقل سواء بنفسه أو عن طريق نائبه وهو الذى يكتسب صفة المتعاقد فى مواجهة الناقل، بصرف النظر عما إذا كان سيتسلم البضاعة بنفسه عند إتمام عملية النقل أم كان قد عين للناقل فى عقد النقل شخصاً آخر سوف يقوم باستلام هذه البضاعة.

والناقل يلتزم بتسليم البضاعة فى مكان الوصول إلى هذا الشخص الذى عينه له المرسل ويعرف بالمرسل إليه. ويحق لهذا الأخير رفع دعوى المسئولية على الناقل فى حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير فى نقلها. وقد يكون المرسل إليه ملتزماً بالوفاء بأجرة النقل إلى الناقل.

ولقد اتجه الفقه اتجاهات شتى فى تحديد المركز القانونى للمرسل إليه، وهى

---

(١) المادة ٢٢١ من التقنين التجارى.

(٢) أكثم أمين الخولى، الوسيط فى القانون التجارى، الجزء الرابع، العقود التجارية، الجرء الرابع، نهضة مصر، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٥٨ .

(٣) المادة ٦٩ فقرة (٢) من التقنين التجارى.

(٤) RIPERT, Tome II, No 2709.

مسألة تثور بالنسبة لكل أنواع نقل البضائع سواء كان برياً أو نهرياً أو بحرياً أو جوياً: فلقد قيل بنظرية النيابة الناقصة وبالحلول وبالاشتراط لمصلحة الغير وبالحق المستمد من حيازة خطاب النقل وبأن العلاقة القانونية ثلاثية الأطراف(١).

وحقيقة الأمر أن المرسل، حينما يعين مرسلاً إليه فى عقد نقل البضائع، إنما يتعاقد لمصلحة المرسل إليه. ويمكن تعريف التعاقد لمصلحة الغير بأنه عقد يبرم بين شخصين باسمهما الشخصى ويرتب للغير حقاً بالمطالبة المباشرة والشخصية بتنفيذ العقد لمصلحته سواء اقترن ذلك بالزامه بأداء لأى من طرفى العقد أو كان هذا الحق مجرداً من أى التزام(٢).

وهناك دائما علاقة أصلية سابقة على عقد نقل البضائع تربط بين المرسل والمرسل إليه، غالباً ماتكون علاقة ناشئة عن عقد بيع لهذه البضائع، هى التى تبرر قيام المرسل بإرسال البضاعة إلى المرسل إليه. وعلى ضوء مايتفق عليه الطرفان يتحدد من منهما يقوم بالوفاء بأجرة النقل إلى الناقل.

واستناداً إلى هذا الحق المباشر الذى يتقرر للمرسل إليه إزاء الناقل استناداً إلى التعاقد لمصلحته يحق للمرسل إليه استلام البضاعة من الناقل ورفع دعوى المسئولية عليه فى حالات الهلاك أو التلف أو التأخير.

وإزاء ماتقدم، تنص المادة ٢٢٢ من التقنين التجارى الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أنه «لاتثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن عقد النقل ولايتحمل الالتزامات الناتجة عنه إلا إذا قبل هذه الحقوق والالتزامات صراحة أو ضمناً، ويعتبر قبولاً ضمنياً على وجه الخصوص تسلم المرسل إليه وثيقة النقل أو الشيء محل النقل أو المطالبة بتسليمه أو بإصدار تعليمات بشأنه».

---

(١) حول هذه النظريات وأهم مايوجه إليها من انتقاد انظر مؤلفنا العقود التجارية والعمليات المصرفية، مكتبة ومطبعة الاشعاع، الإسكندرية، ١٩٩٢، ص ٧٨ – ٨٢.

(٢) LARROUMET Christian: Les opérations juridiques à trois personnes en droit privé, Thèse Droit, Bordeaux, 1968, p. 411.

ويتضح من النص أنه يتقرر بموجبه رجوع مباشر للمرسل إليه تجاه الناقل بالمسئولية، بشرط أن يكون قد أعلن إرادته، بطريقة صريحة أو ضمنية، بقبول تعاقد المرسل لمصلحته. وهذا أمر طبيعي لأن التعاقد قد يتضمن التزام المرسل إليه بأداء أجره النقل، ولايجوز بغير نص قانوني الزام ثمة شخص بأداء لم يعلن إرادته بقبوله.

إلا أن المرسل إليه لايستطيع تجزئة التعاقد لمصلحته، بقبوله الحقوق الناشئة عن عقد النقل ورفضه تحمل الإلتزامات الناجمة عنه. فلن يستطيع تسلم البضائع من الناقل متى كانت أجرة النقل مستحقة عند الوصول، وامتنع المرسل إليه عن أدائها.

وترتيباً على ذلك يكون للمرسل إليه الاحتجاج بعقد النقل، أى أنه يستطيع التمسك فى مواجهة الناقل بالبيانات الواردة بوثيقة النقل بفرض صدورها. ويكون له إثبات خلاف ماهو ثابت فى وثيقة النقل أسوة بالمرسل ذاته.

أما الناقل فيستطيع إثبات خلاف ماهو ثابت فى وثيقة النقل فى مواجهة المرسل إليه إذا كان هذا الأخير معيناً فى وثيقة النقل ابتداء. أما إذا كان المرسل إليه حاملاً شرعياً لوثيقة النقل، تلقاها بمقتضى حوالة حق أو تظهير أو تسليم كما يجيز القانون[1]، ففى هذه الحالة لايكون للناقل إثبات عكس ماهو ثابت فى وثيقة النقل تجاه المرسل إليه الذى لا يستمد حقوقه إلا من واقع ماهو ثابت فى هذه الوثيقة[2].

---

(١) المادة ٢٢٠ من التقنين التجارى التى تنص على أنه يجوز أن تحرر وثيقة النقل باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل. وتتداول الوثيقة طبقاً لقواعد حوالة الحق المنصوص عليها فى القانون المدنى إذا كانت اسمية وبالتظهير إذا كانت للأمر وبالمناولة إذا كانت للحامل.

(٢) على البارودى، ف ١٢١.

الفصل الثانى

آثار عقد نقل البضائع

لا يختلف جوهر النقل بين انواعه المختلفة، برياً كان أو نهرياً، مما يؤدى إلى وحدة الالتزامين الرئيسين على كاهل الطرفين: الناقل ومتلقى خدمة النقل. ففى جميع الأحوال يلتزم الناقل بإنجاز النقل بواسطة مركبة نقل، بينما يلتزم متلقى خدمة النقل، أى مرسل البضائع، بدفع أجرة النقل.

المبحث الأول

التزامات ناقل البضائع

مهمة الناقل الرئيسية هى تغيير مكان البضائع من مكان القيام إلى مكان الوصول بواسطة مركبة نقل. ويتطلب انجاز هذه المهمة قيام الناقل بعدة أعمال تتوزع بين مراحل ثلاثة: فى مكان القيام، وأثناء الرحلة، وفى مكان الوصول.

المطلب الأول

التزامات الناقل في مكان القيام

يمكن حصر الأداءات الصادرة عن الناقل فى مكان القيام فى التزامين أساسيين: الأول هو استلام البضائع من المرسل، والثانى هو شحن البضائع ورصها فى مركبة النقل.

(أ) استلام البضائع من المرسل:

متى تم إبرام عقد نقل للبضائع يتعين على الناقل استلام البضائع. ويتحدد مكان وزمان استلام الناقل للبضائع فى ضوء مايتم الاتفاق عليه بين طرفى العقد. وينص التقنين التجارى على أن التسليم يكون فى محل الناقل المعين بعقد النقل، وذلك فى حالة سكوت العقد عن تحديد مكان التسليم [1]. لا شك أن إعمال هذا الحكم قد يثير بعض الصعوبات فى التطبيق.

---

(١) المادة ٢٢٣ فقرة ٣ من التقنين التجارى.

ففى بعض الحالات النادرة يكون للناقل مخازن تخصه، فيمكنه استلام البضائع خارج حدود مكان القيام، سواء لدى هذه المخازن أو بمكاتبه بوسط المدينة (١). وفى مثل هذه الحالات، يصبح الناقل ملتزماً بتوصيل البضائع إلى مكان القيام لشحنها على متن مركبة النقل تمهيداً لنقلها.

وعند تسلم البضائع من المرسل يحق للناقل فحصها، وذلك للتحقق من حالتها ومن صحة البيانات التى أدلى بها المرسل بشأنها، من حيث النوع والحجم والحالة الظاهرة. وإذا اقتضى الفحص فض الأغلفة أو الأوعية وجب على الناقل إخطار المرسل أو من ينوب عنه لحضور الفحص فى موعد يحدده الناقل، فإن لم يحضر المرسل جاز للناقل إجراء الفحص بغير حضور المرسل، مع مراعاة أن مصاريف الفحص يتحملها المرسل أو المرسل إليه.

وإذا تبين من الفحص أن حالة الشيء لاتسمح بنقله دون ضرر، جاز للناقل رفض النقل أو تنفيذه بعد أخذ إقرار من المرسل بعلمه بحالة الشيء ورضائه بالنقل وإثبات حالة الشيء وإقرار المرسل فى وثيقة النقل (٢). لذلك إذا امتنع المرسل عن الإقرار بعلمه بحالة الشيء ورضائه بالنقل، يتعين على الناقل رفض النقل، وإلا تحمل المسئولية الناشئة عما يلحق البضائع من ضرر أثناء تنفيذ النقل.

ومن جهة أخرى، إذا تسلم الناقل البضائع دون تحفظ، فإن تسلمه إياها يفيد أنه تسلمها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة فى وثيقة النقل. فلئن كان يحق للناقل فحص البضائع عند تسلمها، إلا أنه غير ملتزم بإجراء الفحص، فإن هو لم يبد ثمة تحفظ على البضائع، عد ذلك قرينة على تسلمه إياها بحالة جيدة ومطابقة للأوصاف الواردة بوثيقة النقل. إلا أن المشرع التجارى أخذ فى إعتباره أن وسائل فحص البضائع قد لاتكون متيسرة للناقل عند تسلمه البضائع، فجعل من القرينة قرينة بسيطة مما يسمح للناقل بإقامة الدليل على أنه تسلم البضائع بحالة غير جيدة وغير مطابقة للبيانات المذكورة فى وثيقة النقل (٢).

---

(١) على جمال الدين عوض، ف ١٨٩.

(٢) المادة ٢٢٥ من التقنين التجارى.

(٣) المادة ٢٢٦ من التقنين التجارى.

(ب) شحن البضائع ورصها في مركبة النقل:

يلتزم الناقل بشحن البضائع ورصها فى مركبة النقل[1]، ذلك أن عمليتى الشحن والرص تمسان أمن وسلامة مركبة النقل.

فالأمر يقتضى رص البضائع فى الأماكن المخصصة لها على نحو يحفظ توازن مركبة النقل ولايعرضها للخطر. وتتم عمليتا الشحن والرص طبقاً للأصول الفنية المتعارف عليها فى مجال نقل الأشياء[2].

هذا ويجيز التقنين التجارى الاتفاق على التزام المرسل بشحن البضائع مما يجعل الناقل غير مسئول عنه. ومع ذلك إذا قبل الناقل تنفيذ النقل دون تحفظ فيفترض أن الشحن قد تم وفقاً للأصول الصحيحة حتى يقيم الناقل الدليل على عكس ذلك. أما إذا طلب المرسل أن يكون الشحن على وسيلة نقل بمواصفات معينة، فلايكون الناقل مسئولاً عما ينجم عن استعمالها من ضرر[3].

المطلب الثاني

التزامات الناقل أثناء الرحلة

يقع على عاتق الناقل ثلاثة التزامات أساسية فى مرحلة الرحلة وهى الالتزام بنقل البضائع إلى مكان الوصول، والالتزام بالمحافظة على البضائع، والالتزام باحترام تعليمات المرسل بشأن توجيه البضائع.

(أ) الالتزام بتغيير مكان البضائع:

عند تمام شحن البضائع ورصها فى مركبة النقل، تصبح هذه المركبة متأهبة للسفر إيذاناً ببدء الرحلة. والالتزام الرئيسى الذى يقع على عاتق الناقل هو توصيل البضائع من مكان القيام إلى مكان الوصول حتى يتسنى له تسليم البضائع فى الموعد المتفق عليه للتسليم.

---

(١) المادة ٢٢٧ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) ثروت حبيب: دروس فى القانون التجارى، مكتب الجلاء الجديدة، المنصورة، ١٩٨٢، ف ١٠٧.

(٣) المادة ٢٢٧ الفقرتان ١ و ٢ من التقنين التجارى.

ويشير التقنين التجارى إلى التزام الناقل باتباع الطريق المتفق عليه وإلا وجب اتباع أفضل الطرق [1]، إلا أنه فى مجال النقل النهرى يقع على عاتق قائد المركب التزام بمراعاة قواعد الملاحة النهرية الواردة بالقانون رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦ المنظم للملاحة فى المياه الداخلية، كما أنه يلزم مراعاة قواعد حركة القطارات بشأن النقل بواسطة السكك الحديدية.

وطبقاً للعرف الثابت لايجوز لقائد المركبة أن يحيد عن برنامج الرحلة السارى المفعول إلا فى الحالات الاضطرارية التى تستدعى التصرف الفورى. وطبقاً للتقنين التجارى لايسأل الناقل عن التأخير أو غيره من الأضرار التى تنجم عن تغيير الطريق إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم فى جانبه أو فى جانب تابعيه. بل إن للناقل الحق فى المطالبة بالمصروفات الإضافية الناشئة عن تغيير الطريق الاضطرارى [2].

(ب) الالتزام بالمحافظة علي البضائع:

يصبح الناقل حارساً للبضائع منذ تسلمه إياها من المرسل، وبالتالى فهو ملتزم بالمحافظة عليها منذ التسلم حتى تمام تسليمها فى مكان الوصول. ولقد رأينا أن واجب المحافظة على البضائع يملى على الناقل اشرافه على عمليتى شحن ورص البضائع فى مركبة النقل. ويمتد التزامه هذا إلى مرحلة الرحلة وحتى تمام تسليم البضائع عند الوصول.

وطبقاً للتقنين التجارى إذا اقتضت المحافظة على البضائع أثناء الطريق إعادة الحزم أو إصلاح الأغلفة أو زيادتها أو تخفيفها أو غير ذلك من التدابير الضرورية، وجب على الناقل القيام بها وأداء ماتستلزمه من مصاريف، على أن يرجع بها على المرسل أو المرسل إليه مالم يكن الأمر راجعاً إلى خطأ الناقل [1]. ومن جهة أخرى إذا تعطلت مركبة الناقل بعض الوقت بسبب عطب لحق بها أو

---

(١) المادة ٢٢٨ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٢٨ فقرة ٢ من التقنين التجارى. على البارودى، ف ١٣٦.

(٣) المادة ٢٢٩ فقرة ٢ من التقنين التجارى. على حسن يونس، ف ١٤٩.

لإنهاء بعض الإجراءات، وكانت البضائع قابلة للتلف أو الهلاك، وجب على الناقل اتخاذ الإجراءات اللازمة لحفظ البضائع كوضعها في أجهزة تبريد مثلاً أو تعيين حارس لها خشية سرقتها.

(جـ) الالتزام باحترام تعليمات المرسل بشأن توجيه البضائع:

من الوجهة القانونية يظل المرسل حائزاً للبضائع المنقولة بالرغم من تسليمها إلى الناقل وانتقال حيازتها المادية إليه. ويترتب على ذلك أن المرسل يستطيع إصدار تعليمات إلى الناقل بتعديل بعض عناصر النقل المتفق عليه كتعديل مكان الوصول أو تغيير شخص المرسل إليه أو بإعادة البضائع إلى المرسل مرة أخرى [1].

ويثبت الحق في توجيه البضائع للمرسل بوصفه من تعاقد مع الناقل على إنجاز النقل [2]. وهذا الحق يمثل في حقيقته تعديلاً لعقد النقل ارتضاه الناقل صراحة أو ضمناً عند إبرام العقد [3].

ولكي يستطيع المرسل استعمال حقه في توجيه البضائع لابد من توافر شرطين:

الأول: هو أن يكون قد نفذ جميع الالتزامات الناشئة عن عقد النقل.

الثاني: ألا يكون من شأن استعمال هذا الحق الاضرار بالناقل أو بالمرسلين الآخرين [4].

ويشترط المشرع التجاري كذلك أن يقدم المرسل وثيقة النقل إلى الناقل لكي

---

(١) TYAN: Droit commerical, Tome II, Librairies Antoine, Beyrouth, 1970, No 1231.

(٢) RODIERE, No 428.

(٣) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨١، ص٢٨٨.

(٤) مراد منير فهيم، مذكرات في العقود التجارية وعمليات البنوك، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ١٩٧٨، ص٥٣.

يدون بها التعليمات الجديدة موقعاً عليها من المرسل، وإلا كان للناقل الامتناع عن تنفيذ هذه التعليمات [1].

وينتقل الحق فى إصدار التعليمات المتعلقة بالشىء محل النقل إلى المرسل إليه بمجرد تسلمه وثيقة النقل، وهو مايفترض صدور وثيقة النقل ابتداء كما يجرى عليه العمل فى مجال النقل. ويجب على المرسل إليه تقديم وثيقة النقل إلى الناقل ليدون فيها التعليمات الجديدة موقعاً عليها من المرسل إليه، وإلا جاز للناقل الامتناع عن تنفيذها. لذلك ينص التقنين التجارى على أنه لا يجوز إصدار تعليمات جديدة بعد وصول البضائع وطلب المرسل إليه تسلمها أو إخطاره بالحضور لتسلمها [2].

ويرى بعض الفقه أن الحق فى توجيه البضائع يرتبط بحيازة وثيقة النقل[3]. وهو قول له سنده من نصوص التقنين التجارى التى توجب تقديم وثيقة النقل إلى الناقل لكى يدون فيها التعليمات الجديدة. إلا أننا نرى أن الحق فى توجيه البضائع لصيق بصفة المتعاقد التى لاتثبت إلا للمرسل، ومن شأن التعاقد لمصلحة الغير الذى يتضمنه عقد نقل البضائع لمصلحة المرسل إليه انتقال الحق فى توجيه البضائع إليه. وبما أنه لا يتصور أن يتمتع كل من المرسل والمرسل إليه بالحق فى التوجيه فى آن واحدة، تفادياً لإصدار تعليمات متناقضة إلى الناقل، وجب القول بامتناع المرسل عن ممارسة هذا الحق بمجرد انتقاله إلى المرسل إليه [4].

وكان القضاء يسير على أن الحق فى توجيه البضائع ينتقل إلى المرسل إليه منذ اللحظة التى تنتقل فيها وثيقة النقل إليه. وحيث أن العمل يجرى على أن

---

(١) المادة ٢٣٢ فقرة ١ من التقنين التجارى.
(٢) المادة ٢٣٢ الفقرتان ٢و٣ من التقنين التجارى.
(٣) مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٥٢. أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٨.
(٤) انظر فى هذا المعنى:
ESCARRA et RAULT: Traité théorique et pratique de Droit commercial, Tome II: Les contrats commerciaux, 3° et 4° parties, par HEMARD, Recueil Sirey, Paris, 1955, No 880.

المرسل إليه لايتسلم وثيقة النقل فى الواقع إلا من الناقل عند الوصول، يبقى الحق فى توجيه البضائع ثابتاً للمرسل حتى تسلم المرسل إليه لوثيقة النقل. لذلك إذا تعذر الاهتداء إلى المرسل إليه أو إذا رفض تسلم وثيقة النقل يحتفظ المرسل بحق توجيه البضائع [١].

لكن فى غير هذه الحالة، ومادامت وثيقة النقل قابلة للتداول، يثبت لحاملها الشرعى صفة صاحب الحق فى تسلم البضائع، ويستطيع بهذه الصفة، التى يلزم لإثباتها تقديم وثيقة النقل إلى الناقل، ممارسة الحق فى توجيه البضائع دون أدنى مخالفة لأحكام التقنين التجارى بشأن الحق فى توجيه البضائع.

ونشير أخيراً إلى أن الأحكام المتعلقة بتوجيه البضائع لاتتعلق بالنظام العام[٢]. ويمكن للأطراف الاتفاق على مايخالفها، على أن تتضمن وثيقة النقل كل شرط يخالف تلك الأحكام إذا أريد الاحتجاج به فى مواجهة المرسل إليه [٣].

---

(١) وهو ما تشير إليه المادة ٢٢٤ فقرة ١ من التقنين التجارى بنصها على التزام الناقل بإخطار المرسل بعدم حضور المرسل إليه أو امتناعه عن تسلم البضائع أو دفع الحقوق المالية المقررة للناقل، وعلى الناقل الالتزام بتنفيذ التعليمات التى تصله من المرسل ولو تعذر على هذا الأخير تقديم نسخة من وثيقة النقل.

ويتضح من ذلك أن تقديم وثيقة النقل كان فى نظر المشرع التجارى دليل إثبات صاحب الحق فى توجيه البضائع، أما وقد عاد الحق إلى المرسل لغياب المرسل إليه أو امتناعه عن تسلم البضائع لم يعد الأمر يحتاج إلى إحراز وثيقة النقل.

(٢) مراد منير فهيم، ص ٥٤.

(٣) والواقع أنه إذا كان يجوز للاطراف الاتفاق ابتداء على عدم جواز إعمال الحق فى توجيه البضائع، إلا أنه من الوجهة العملية لاضير من عدم الاتفاق على ذلك. فطبقاً للمادة ٢٣٣ من التقنين التجارى، إذا كان الناقل ملتزماً بتنفيذ التعليمات الجديدة، إلا أن التنفيذ رهين بعدم مخالفة التعليمات شروط النقل، أو إذا تعذر على الناقل تنفيذها، أو كان من شأن تنفيذها اضطراب حركة النقل، أو كانت قيمة الشىء محل النقل لاتكفى لتغطية المصاريف التى يتحملها الناقل بسبب تنفيذ التعليمات الجديدة. فمع اتساع حالات الامتناع عن تنفيذ التعليمات الجديدة، لن تثار مسئولية الناقل عن عدم تنفيذها مالم يمتنع عن إخطار صاحب الحق فى التوجيه بأسباب امتناع الناقل عن تنفيذ تلك التعليمات، ولم يكن للامتناع ما يبرره.

المطلب الثالث

التزامات الناقل في مكان الوصول

إذا بلغت مركبة النقل مقصدها بوصولها سالمة إلى مكان الوصول، يبقى على عاتق الناقل أن يقوم بتسليم البضائع إلى صاحب الحق فى تسلمها. ويقتضى التسليم سبق تفريغ البضائع من على متن مركبة النقل، فنعرض أولاً للالتزام بالتفريغ، ثم نعرض بعد ذلك للالتزام بالتسليم.

(أ) الالتزام بتفريغ البضائع:

أسوة بما يتقرر حول التزام الناقل بشحن البضائع فى مركبة النقل يجوز للناقل أو لتابعيه التخلى عن الإشراف على عملية تفريغ البضائع من مركبة النقل بالزام المرسل إليه بالإشراف[1].

لذلك يكون الأصل هو التزام الناقل بتفريغ البضائع عند الوصول، وهو مايتفق وحكم التقنين التجارى لعام ١٩٩٩. إلا أن التقنين يجيز الاتفاق على خلاف ذلك، وهو مايفضى إلى عدم مسئولية الناقل عن الضرر الذى يقع بسبب التفريغ[2]. وفى جميع الأحوال يتحمل الناقل مصاريف التفريغ مالم يتفق أو يجرى العرف على غير ذلك[3]. والواقع أن أجرة نقل البضائع تشمل مصروفات النقل الإجمالية، بما فيها مصروفات شحن البضائع فى مركبة النقل وتفريغها منها.

وتطبيقا لذلك فى مجال النقل قد يتخلى الناقل عن واجبه فى الإشراف على عملية التفريغ، لأنه لايسأل عن الأضرار التى تقع بسبب التفريغ دون خطأ منه. ولايتقرر ذلك إلا إذا تم الاتفاق على أن المرسل أو المرسل إليه هو الذى يقع عليه الالتزام بالتفريغ أو أنه يتحمل تبعة المخاطر المتعلقة به.

---

(١) راجع ما سبق ، ص ٣٥.

(٢) المادة ٢٣٠ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٣) المادة ٢٣٠ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(ب) الالتزام بتسليم البضائع:

يجب على الناقل إخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضائع حتى يستنى له تسلمها. ويفترض ذلك من جهة أن يكون اسم المرسل إليه وعنوانه معينين للناقل، وأن لا يكون متفقاً عليه من جهة أخرى أن التسليم يتم فى محل المرسل إليه[1].

وفى المقابل، يحق للمرسل إليه بمجرد وصول البضائع مطالبة الناقل بتسليم وثيقة النقل إليه وتسليمه البضائع الثابت أوصافها به. ويكون له التوجه إلى الناقل فى الميعاد المعين للتسليم عند إخطار الناقل له بوصول البضائع، وذلك للمطالبة بتسلم البضائع[2].

ويتعين على الناقل التأكد من شخص المرسل إليه وصفته فى تسلم البضائع المنقولة. لذلك إذا كانت وثيقة النقل قابلة للتداول، وجب على الناقل التأكد من صفة المحال إليه بموجب حوالة حق نافذة تجاه الناقل، أو التأكد من صفة الحامل الشرعى لوثيقة النقل، إما من واقع إحراز الوثيقة إن كانت للحامل، وإما من واقع تسلسل التظهيرات وصولاً إلى حاملها إذا كانت وثيقة النقل إذنية[3].

ويتحقق تسليم البضائع بمجرد أن الناقل يمكن المرسل إليه من تسلمها بأن يصير هذا الأخير قادراً على ممارسة حراسته المادية للبضائع[4]. ويكون التسليم فى مكان الوصول المحدد فى وثيقة النقل مالم تنص الوثيقة على مكان آخر للتسليم.

---

(١) المادة ٢٣١ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) ويكون ذلك على وجه الخصوص إذا كانت وثيقة النقل قابلة للتداول بالطرق التجارية، ولا يعلم الناقل شخص حاملها الشرعى عند تداولها،. فلئن كان الناقل ملزماً بإخطار الشخص الذى سلمت له نسخة من وثيقة النقل بوصول مركبة النقل، إلا أ نه يجوز للحامل الشرعى لوثيقة النقل التوجه مباشرة إلى الناقل فى مكان الوصول لمطالبته بتسليم البضائع إليه.

(٣) على البارودى، ف ١٣٨ .

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٦ .

وللمرسل إليه طلب فحص البضائع قبل تسلمها، فإذا امتنع الناقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلم الشيء[1]. وتأتى أهمية قيام المرسل إليه بفحص البضائع قبل تسلمها من أن التسلم دون تحفظ يسقط الحق فى الرجوع على الناقل بسبب الهلاك الجزئى أو التلف مالم يثبت المرسل إليه حال البضائع ويقيم الدعوى خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم[2]. ونظراً لصعوبة إثبات حالة البضائع بعد إنقضاء مدة طويلة نسبياً على واقعة التسليم، فضلاً عن صعوبة إثبات أن الضرر اللاحق بالبضائع إنما يعود إلى تنفيذ عقد النقل، يجدر بالمرسل إليه إثبات مايكون لاحقا بالبضائع من ضرر وقت تسلمها من الناقل، وهو مايملى عليه فحص البضائع قبل تسلمها من الناقل[3].

وإذا كان القانون يجيز للمرسل إليه رفض تسلم البضائع، إلا أنه يستطيع تسلمها رغم حالتها مع تحفظه حول حالة البضائع تمهيداً للرجوع على الناقل بالمسئولية عن الهلاك الجزئى أو التلف.

وإذا كان الناقل يلتزم بتسليم البضائع للمرسل إليه، إلا أن واقعة التسليم قد لاتحدث لعدة أسباب: فمن جهة قد لايهتدى الناقل إلى المرسل إليه فلايحضر أحد لتسلم البضائع، وقد لايحضر المرسل إليه رغم إخطار الناقل له بوصول البضائع. من جهة أخرى، يمكن للناقل الامتناع عن تسليم البضائع للمرسل إليه إذا كانت أجرة النقل مستحقة عند الوصول أو كانت هناك مبالغ أخرى كمصروفات ناشئة عن النقل مستحقة للناقل[4]. فإذا امتنع المرسل إليه عن أداء هذه المبالغ إلى الناقل جاز لهذا الأخير الامتناع عن تسليم البضائع إليه[5].

---

(١) المادة ٢٣١ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٩٥ من التقنين التجارى.

(٣) أكثم أمين الخولى، ف ٢٠٣.

(٤) ويضاف إلى ذلك أن الناقل قد يكون مكلفاً من قبل المرسل بقبض ثمن البضائع من المرسل إليه. وفى هذه الحالة يكون للناقل، بوصفه وكيلاً عن المرسل، إعمال حقوق المرسل بصفته بائعا للبضائع، فله الامتناع عن تسليم البضائع مالم يوف المرسل إليه ثمن هذه البضائع.

(٥) المادة ٢٣٩ فقرة ١ من التقنين التجارى.

وأخيراً قد يرفض المرسل إليه تسلم البضائع إثر فحصها، وقد ذكرنا أن التقنين التجارى أجاز للمرسل إليه فى هذه الحالة رفض تسلم الشيء.

وفى مختلف هذه الحالات يجب على الناقل أن يبادر إلى إخطار المرسل بعدم تسليم البضائع مع طلب تعليماته، ويلتزم الناقل بتنفيذ تعليمات المرسل ولو تعذر على هذا الأخير تقديم وثيقة النقل. وإذا لم تصل تعليمات المرسل خلال ميعاد مناسب يجوز للناقل أن يطلب من القاضى المختص تعيين خبير أو أكثر لإثبات حالة البضائع والإذن له فى إيداعها عند أمين لحساب المرسل وعلى مسئوليته، أو بيعها بالكيفية التى يعينها القاضى إذا كان الشيء معرضاً للهلاك أو التلف أو هبوط القيمة أو كانت صيانته تتطلب مصاريف باهظة، وإيداع الثمن خزانة المحكمة لحساب ذوى الشأن[1].

ونرى أن الإيداع يتم لحساب المرسل إذا لم تكن هناك حقوق مالية مستحقة للناقل، أما فى الفرض العكسى سوف نرى بمعرض دراسة التزامات المرسل أن للناقل طلب التنفيذ الجبرى على البضائع المنقولة.

المبحث الثاني

التزامات المرسل

يلتزم المرسل فى مواجهة الناقل بالتزامين رئيسيين: **الأول** هو الوفاء بأجرة النقل، **والثاني** هو تمكين الناقل من إنجاز عملية النقل.

المطلب الأول

الوفاء بأجرة النقل

يحدد عقد نقل البضائع أجرة النقل المستحقة للناقل مقابل إنجاز عملية النقل، مع مراعاة أن تعريفة النقل بالسكك الحديدية تحددها الدولة بطريقة لاتقبل المساومة. وغالباً ماتكون الأجرة مستحقة مقدماً عند القيام، فيلتزم

(١) المادة ٢٣٤ من التقنين التجارى.

المرسل بأدائها قبل أن يشرع الناقل فى إنجاز عملية النقل. ويحق لهذا الأخير الامتناع عن استلام البضائع لأجل نقلها إذا لم يقم المرسل بأداء أجرة النقل[1].

ويمكن الاتفاق على أن تكون الأجرة مستحقة عند الوصول. ويترتب على ذلك أنه على عاتق المرسل إليه الوفاء بها دون إخلال بالتزام المرسل بضمان الوفاء بوصفه الطرف المتعاقد مع الناقل على النقل. وفى ذلك ينص التقنين التجارى لعام ١٩٩٩ على أنه متى اتفق على أن يتحمل المرسل إليه أجرة النقل أو غيرها من المصاريف كان كل من المرسل والمرسل إليه مسئولين عن دفعها بالتضامن قبل الناقل[2].

ويتضمن التقنين التجارى أحكاماً خاصة بمدى استحقاق أجره النقل إذا حالت القوة القاهرة دون إنجاز النقل، كله أو بعضه، أو دون تحقيق النتيجة المرجوة منه:

١- فإذا حالت القوة القاهرة دون البدء فى تنفيذ النقل، لايستحق الناقل أية أجرة.

٢- وإذا حالت القوة القاهرة دون مواصلة النقل، لايستحق الناقل إلا أجرة ما تم من النقل.

إلا أن للناقل فى الحالتين المتقدمتين المطالبة بمصاريف الشحن والتفريغ وغيرها من المصاريف الضرورية[3]. فإذا كان حساب المصاريف مستقلاً عن حساب أجرة النقل، لايسقط عن المرسل سوى الالتزام بدفع الأجرة دون الالتزام بدفع المصاريف. أما إذا كان حساب المصاريف تشمله أجرة النقل وجب على الناقل رد أجرة النقل إلى المرسل بعد خصم المصاريف المستحقة له فى جميع الأحوال.

٣- إذا هلكت البضائع المنقولة بفعل القوة القاهرة لايستحق الناقل أجرة النقل[4].

ولايشترط لتطبيق هذا الحكم أن يكون هلاك البضائع هلاكاً كلياً. ففى حالة

---

(١) محمد فريد العرينى، ص ٨٣.

(٢) المادة ٢٣٥ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٣) المادة ٢٣٧ من التقنين التجارى.

(٤) المادة ٢٣٦ من التقنين التجارى.

الهلاك الجزئى لايستحق الناقل أجرة نقل مايهلك بقوة قاهرة من البضائع التى يقوم بنقلها.

ومن جهة أخرى ينص المشرع التجارى على أن يكون حق المطالبة باسترداد مادفع أكثر من أجرة النقل المتفق عليها أو المقررة فى شروط النقل لمن دفع الأجرة(١).

ويواجه هذا النص الحالات التى يتم فيها الوفاء بأجرة تجاوز أجرة النقل المتفق عليها أو المقررة فى شروط النقل. ويثبت حق طلب استرداد القدر الزائد لمن دفع الأجرة وحده، فلايحق للمرسل المطالبة بالاسترداد إذا كان المرسل إليه هو الذى دفع الأجرة، كما لايحق لهذا الأخير طلب استرداد القدر الزائد على الأجرة التى قام المرسل بأدائها إلى الناقل.

ويثور التساؤل حول ما إذا كان يلزم العمل بالحكم المتقدم إذا انقضى الالتزام بدفع أجرة النقل بسبب القوة القاهرة، والفرض هنا هو سبق أداء الأجرة عند القيام ثم حالت القوة القاهرة دون البدء فى تنفيذ النقل، أو دون مواصلته، أو أدت القوة القاهرة إلى هلاك البضائع المنقولة. وجلى أن الفرض المطروح هو عدم الاتفاق على أن يتحمل المرسل إليه أجرة النقل، وبالتالى لايكون ملتزماً بأدائها إلى الناقل سوى المرسل، فإن هو أداها إليه، ثبت له وحده الحق فى طلب استرداد ما أوفاه دون حاجة إلى نص صريح يقضى بذلك.

ولقد أقر المشرع التجارى لناقل البضائع بحق حبسها لاستيفاء أجرة النقل والمصاريف وغيرها من المبالغ التى تستحق له بسبب النقل. كما قرر المشرع للناقل امتيازاً على الثمن الناتج من التنفيذ على البضائع محل النقل لاستيفاء جميع المبالغ المستحقة له، على أن يتبع فى هذا التنفيذ إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهناً تجارياً.

ويلاحظ أنه متى كانت أجرة النقل مستحقة عند القيام، لايجد الحكم المتقدم مجاله للتطبيق إلا بشأن المبالغ التى تستحق للناقل بسبب النقل، مثل

---

(١) المادة ٢٣٨ من التقنين التجارى.

المصروفات الخاصة بالتدابير اللازمة للمحافظة على البضائع أو تلك التى تنشأ عن تنفيذ الناقل لتعليمات المرسل أو المرسل إليه بشأن توجيه البضائع. لذلك إذا امتنع المرسل إليه عن أداء المبالغ المستحقة للناقل بسبب النقل، جاز لهذا الأخير الامتناع عن تسليم البضائع وله طلب التنفيذ الجبرى عليها. وإذا اقتضى الأمر، تمهيدا لاتخاذ الإجراءات، إيداع البضائع لدى أمين يتحقق الإيداع لحساب الناقل لا لحساب صاحب الحق فى تسلم البضائع، وذلك حتى لاتنقطع حيازة الناقل للبضائع ويستطيع التمتع بحق الامتياز المقرر له عليها.

المطلب الثاني

تمكين الناقل من إنجاز عملية النقل

إذا كان إنجاز نقل البضائع إلى مكان الوصول يعبر عن مصلحة المرسل فى تلقيه خدمة النقل، إلا أن الاتفاق على النقل يملى على الناقل تهيئة وسيلة النقل والامتناع عن قبول طلبات نقل تتعارض مع تنفيذ النقل المتفق عليه.

لذلك متى تم إبرام عقد النقل يصبح المرسل ملتزماً بتمكين الناقل من إنجاز عملية النقل وإلا ثارت مسئوليته فى مواجهة الناقل.

ويتفرع عن الالتزام المشار إليه عدة أداءات على عاتق مرسل البضائع. فقد رأينا بمعرض الحديث عن إثبات عقد النقل أن على المرسل تقديم بيانات للناقل حتى يتسنى لهذا الأخير إنجاز النقل. وإذا حررت وثيقة النقل فإنها تشتمل على البيانات التى يدلى بها المرسل للناقل والخاصة بالمرسل إليه ومكان تسليم البضائع وأوصاف البضائع محل النقل(١).

وتجدر الإشارة فى هذا الصدد إلى مسئولية المرسل عن الضرر الذى ينجم عن صحة البيانات التى يقدمها أو عدم كفايتها(٢).

ولسوف نرى لاحقًا أن خطأ المرسل يكون موجبا لإعفاء الناقل من المسئولية. ويضاف إلى ذلك أنه متى أدى خطأ المرسل إلى إلحاق الضرر

---

(١) راجع ما سبق، ص ٢٨ هامش (٢).

(٢) المادة ٢١٧ فقرة (٢) من التقنين التجارى.

بمرسل بضائع أخرى تم نقلها مع بضائع المرسل الأول، يصبح فى استطاعة الناقل الرجوع على هذا الأخير بالتعويض الذى اضطر إلى دفعه إلى المرسل المضرور.

وعلى المرسل أن يسلم البضائع إلى الناقل تمهيداً لشحنها على متن مركبة النقل. وإذا كان تنفيذ النقل يقتضى حيازة الناقل لوثائق خاصة بالبضائع، فإنه على المرسل تسليم هذه الوثائق إلى الناقل. وبينما يكون المرسل مسئولاً عن عدم كفاية هذه الوثائق أو عن عدم مطابقتها للحقيقة، يكون الناقل مسئولاً عن ضياعها أو إساءة استعمالها[١].

وطبقاً لأحكام التقنين التجارى إذا اقتضى النقل استعداداً خاصاً من جانب الناقل وجب على المرسل إخطاره بذلك قبل تسليم الشىء له بوقت كاف[٢]. فلو أن البضائع ذات طبيعة خطرة وكانت الوقاية من خطورتها تتطلب إعداداً خاصاً للمكان المخصص للبضائع فى مركبة النقل أو كان يلزم رصها وفق أصول معينة، يلتزم المرسل بإخطار الناقل بذلك قبل تسليم البضائع إليه بوقت كاف حتى يتسنى للناقل اتخاذ التدابير اللازمة.

ومن واجبات المرسل المترتبة على تنفيذ النقل إعداد البضائع للنقل بتغليفها أو تعبئتها أو حزمها إذا كانت طبيعتها تقتضى ذلك.

ويجب أن يكون التغليف أو التعبئة أو الحزم بكيفية تقى البضائع من الهلاك أو التلف، ولاتعرض الأشخاص أو الأموال الأخرى التى تنقل معها للضرر. وإذا كانت شروط النقل تستلزم اتباع طريقة معينة فى التغليف أو التعبئة أو الحزم وجب على المرسل مراعاتها [٣].

ويكون المرسل مسئولاً عن الأضرار التى تنشأ عن العيب فى التغليف أو التعبئة أو الحزم، فلايسأل الناقل من جهة عن هلاك البضائع أو تلفها، بل يسأل

---

(١) المادة ٢٢٣ فقرة ١ من التقنين التجارى.
(٢) المادة ٢٢٣ فقرة ٢ من التقنين التجارى.
(٣) المادة ٢٢٤ فقرة ١ من التقنين التجارى.

المرسل عن الأضرار التى تلحق بالناقل من جراء العيب المشار إليه(١). ومع ذلك يكون الناقل مسئولاً عن الأضرار إذا قبل النقل مع علمه بالعيب. ولايكفى فى ذلك أن يتبين له العيب فى التغليف أو التعبئة أو الحزم، وإنما يجب فوق ذلك أن يدرك بإمكانية نشوء الضرر بسبب ذلك العيب (٢). ويكون الناقل عالماً بالعيب إذا كان ظاهراً أو كان مما لايخفى على الناقل العادى (٣).

وفى علاقته بمرسلى البضائع الأخرى لا يجوز للناقل نفى مسئوليته عن هلاك أو تلف أحد الأشياء التى قام بنقلها بإثبات أن الضرر نشأ عن عيب فى تغليف شيء آخر أو فى تعبئته أو فى حزمه. ويبقى باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك (٤).

ويتضح من ذلك أن الناقل يتحمل تبعة هلاك أو تلف البضائع الخاصة بمرسل آخر، ولو كان الهلاك أو التلف راجعاً إلى عيب فى تغليف بضائع أخرى أو فى تعبئتها أو فى حزمها. والمثال على ذلك أن يترتب على عدم إحكام حزم البضائع سقوطها على بضائع تخص مرسلاً آخر تصيبها بالكسر، أو أن يترتب على العيب فى تعبئة بضائع سائلة بلل بضائع مرصوصة إلى جوارها مما يؤدى إلى تلفها (٥).

وبذلك تتحدد أوجه الرجوع بالمسئولية عن الضرر الذى يلحق بالبضائع الأخرى، فلمرسل هذه الأخيرة الرجوع على الناقل بالمسئولية عن الهلاك أو التلف الذى أصابها ولا يستطيع الناقل دفع مسئوليته بإثبات أن مصدر الضرر

---

(١) ESCARRA et RAULT, op.cit, no 896.

(٢) المادة ٢٢٤ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٣) Cour d'appel de Paris, 28 mai 1980, Bulletin des Transports, 1980. 364.

(٤) المادة ٢٢٤ فقرة ٣ من التقنين التجارى.

(٥) ولذلك إن خطأ الغير – وهو هنا مرسل البضائع التى لم يتم إحكام حزمها أو تعبئتها أو تغليفها – لايعد سبباً موجباً لدفع المسئولية مالم تتوافر فيه خصائص القوة القاهرة، وتلك الخصائص لاتتوفر فى حالات الحزم أو التعبئة أو التغليف، لأنه يمكن دائماً توقع الضرر الناجم عن هذا العيب. انظر فى هذا المعنى:

Cour d'appel de Grenoble, 14 avril 1958, Dalloz 1958, Jurisprudence 414 note RODIERE.

هو العيب فى تغليف أو تعبئة أو حزم بضائع أخرى تخص مرسلاً آخر يسأل عن العيب المذكور. ويكون الناقل ملتزماً بتعويض المضرور، بل إن كل شرط يقضى باستبعاد مسئولية الناقل فى مثل هذه الحالة يقع باطلاً ولا أثر له.

إلا أن للناقل الرجوع بدوره بالمسئولية على المرسل الذى أهمل فى تغليف أو تعبئة أو حزم بضائعه. فالمرسل هو الذى يسأل عن الأضرار الناشئة عن إهماله. إلا أن رجوع الناقل عليه رهين بعدم قبول الناقل للنقل مع علمه بالعيب. ففى هذه الحالة يكون الناقل مسئولاً عن قبوله النقل مع علمه بالعيب فى تغليف أو تعبئة أو حزم البضائع مما يسقط حقه فى الرجوع على المرسل بالمسئولية.

المبحث الثالث

مسئولية ناقل البضائع

يأتى قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بتنظيم دقيق لمسئولية ناقل الأشياء، وذلك فى المواد من ٢٤٠ إلى ٢٥٤. ويضاف إلى ذلك أن بعض الأحكام العامة للنقل تجد مجالها للتطبيق عند إثارة مسئولية الناقل بوجه عام[1].

ويمكننا دراسة نظام مسئولية ناقل البضائع من خلال مطلبين، نعرض فى الأول لنطاق هذه المسئولية، وذلك بإبراز الأساس الذى تقوم عليه المسئولية من جانب وبتحديد الحالات التى تثار فيها هذه المسئولية من جانب آخر. أما المطلب الثانى فنعرض فيه لأحكام المسئولية، من حيث كيفية استبعاد المسئولية، وتحديد التعويض المحكوم به، وعدم قبول وتقادم دعوى المسئولية.

المطلب الأول

نطاق مسئولية الناقل

من خلال هذا المطلب نبين الأساس القانونى الذى تقوم عليه مسئولية الناقل من جهة والحالات التى تثار عندها مسئوليته من جهة أخرى.

---

(١) وتتمثل هذه الأحكام العامة فيمايلى: مسئولية الناقل عن أفعال تابعيه (المادة ٢١٣)، تحديد المقصود بالقوة القاهرة والحادث المفاجئ (المادة ٢١٤)، عدم مسئولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن تقديمه للمساعدة (المادة ٢١٥)، وتحديد المقصود بالغش والخطأ الجسيم فى مواد النقل (المادة ٢١٦).

الفرع الأول

أساس مسئولية الناقل

طبقًا للقواعد العامة للالتزامات والعقود تكون مسئولية الناقل فى مواجهة متلقى خدمة النقل مسئولية عقدية، إذا أنها تنشأ عن إخلال الناقل بتنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل.

ويلاحظ أنه تثبت للمرسل إليه الحقوق الناشئة عن النقل متى قبل هذه الحقوق صراحة أو ضمناً. وبالتالى فإنه يستطيع إثارة مسئولية الناقل العقدية أسوة بالمرسل، رغم أنه لم يكن طرفاً متعاقداً مع الناقل على إنجاز نقل البضائع(١).

ويسأل الناقل عن إخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة ، هو الالتزام بوصول البضائع كاملة وسليمة وفى الميعاد. ويتضح ذلك من نص المشرع التجارى على عدم جواز نفى المسئولية إلا بإثبات الناقل القوة القاهرة، أو العيب التى فى البضائع، أو خطأ المرسل أو المرسل إليه(٢). وجميع هذه الأسباب لنفى المسئولية هى تطبيقات السبب الأجنبى التى من شأنها نفى رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة بفعل الناقل والضرر الذى يلحق متلقى خدمة النقل.

ويكون مؤدى ذلك افتراض مسئولية الناقل بمجرد عدم تحقق النتيجة وعدم إمكانية دفعها، أو نفيها، حسب المشرع التجارى، إلا بإقامة الدليل على أن الضرر يجد مصدره فى السبب الأجنبى.

الفرع الثاني

حالات مسئولية الناقل

يسأل ناقل البضائع عن هلاك البضائع أو تلفها من جانب وعن التأخير فى توصيلها من جانب آخر.

---

(١) المادة ٢٢٢ من القانون التجارى .

(٢) المادة ٢٤٤ فقرة ١ من التقنين التجارى .

أولاً : المسئولية عن هلاك أو تلف البضائع :

يسأل الناقل عن الضرر الذى يحدث فى حالة هلاك البضائع أو تلفها من وقت تسلمه الأشياء محل النقل[١] .

ويقصد بالهلاك فى مجال نقل الأشياء تخلف تسليم البضائع إلى صاحب الحق فى تسلمها فى مكان الوصول. وقد يكون الهلاك كلياً بتخلف أدنى تسليم للبضائع فى مكان الوصول[٢]، إما لزوال الكيان المادى للأشياء، أو لسرقتها، أو لتسليمها لغير صاحب الحق فى تسلمها، سواء فى مكان الوصول أو فى أى مكان آخر[٣]. ويكون الهلاك جزئياً إذا كان لم يلحق إلا جزءاً فقط من البضائع، مع مراعاة فى شأن نقل البضائع بما يجرى عليه العرف من التسامح عن عجز الطريق[٤]. وعجز الطريق هو القدر الذى يزول من البضائع فى الظروف الطبيعية للنقل كتطاير بعض الحبوب المنقولة صباً أو تسرب بعض السوائل المنقولة عند الشحن أو التفريغ .

أما التلف فيقصد به العوار الذى يلحق الأمتعة أو البضائع أثناء النقل. وقد يأخذ شكل تهتك الأشياء الجامدة، أو تعطل مفعولها بسبب النقل، أو تعفن المواد المنقولة، وغيرها من صور العوار الأخرى[٥] .

ويحدد المشرع التجارى فترة النقل بأنها تلك الفترة التى تكون فيها البضائع فى حراسة الناقل من وقت تسلمها[٦]، وحتى تسليمها للمرسل إليه أو وكيله أو إلى

---

(١) المادة ٢٤٠ فقرة ١ من التقنين التجارى .

(٢) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 210.

(٣) لذلك يقال أن هلاك البضائع إما أن يكون مادياً، كاحتراقها أو غرقها مثلاً، وإما أن يكون حكمياً، كما فى حالة السرقة، وإما أن يكون قانوناً، بتسليم البضائع إلى شخص آخر يتمسك فى مواجهة المرسل إليه بقاعدة الحيازة فى المنقول:

RODIERE Droit des Transports terrestres et aériens, Sirey, Paris, 2° édition 1977, No. 510.

(٤) المادة ٢٤٢ من التقنين التجارى . راجع :

RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 234

(٥) محكمة النقض المصرية ، الطعن رقم ١٧٦٦ لسنة ٥٢ق ، جلسة ١٩/٣/١٩٩٠،

(٦) المادة ٢٤٠ فقرة ١ من التقنين التجارى .

الأمين الذى يعينه القاضى لاستيداع الشئ، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه[1] .

ويتضح من ذلك أن الناقل لا يسأل إلا عن الأضرار الناشئة حال وجود البضائع فى حراسته. ومع ذلك قد يتأخر نشوء الضرر إلى ما بعد تسليم البضائع سواء أكان التسليم فعلياً أو حكمياً بالإيداع لدى أمين. فإذا كان الضرر راجعاً إلى غش أو خطأ جسيم صدر عن الناقل أو أحد تابعيه، فإن الناقل يبقى مسئولاً عن تعويض الضرر .

وفى مواد النقل يقصد بالغش كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه بقصد إحداث الضرر، بينما يقصد بالخطأ الجسيم كل فعل أو امتناع يقع من الناقل أو من تابعيه برعونة مقرونة بادراك لما قد نجم عنها من ضرر[2] .

ويراعى أن مفهوم الغش فى مواد النقل لا يختلف عن مفهومه فى القواعد العامة وفيها يعنى تعمد إحداث الضرر .

أما الخطأ الجسيم فى مواد النقل فيختلف مفهومه عن مقصود القواعد العامة للخطأ الجسيم وفيها يعنى المجانبة الجسيمة للسلوك الواجب إتباعه. ويقترب الخطأ الجسيم بعنصر الإدراك الواجب توافره فيه بأن ضرراً قد ينجم من فكرة الخطأ الإرادى willful misconduct فى القانون الأنجلو أمريكى. وكان حرياً بالمشرع التجارى أن يطلق عليه اصطلاحاً آخر غير الخطأ الجسيم تمييزاً له عن مفهوم هذا الخطأ فى القواعد العامة[3] .

ثانياً : المسئولية عن التأخير :

يسأل الناقل عن الضرر الذى يترتب على التأخير فى تسليم البضائع[4] .

---

(١) المادة ٢٤١ من القانون التجارى .

(٢) المادة ٢١٦ من التقنين التجارى .

(٣) وتجدر الإشارة فى هذا الصدد إلى أن قضاء النقض الفرنسى يطلق على الخطأ الإرادى فى مجال النقل الخطأ غير المغتفر Faute inexcusable cassation commerciale, 28 Novembre 2000, Bulletin civil de la cour de cassation, 2000, IV, n°188.

(٤) المادة ٢٤٠ فقرة ١ من التقنين التجارى .

فبغض النظر عن ثمة هلاك أو تلف يلحق البضائع ، يسأل الناقل عن التأخير بشرط إقامة الدليل على الضرر الذى يترتب على التأخير فى الوصول.

فخلافاً للهلاك أو التلف الذى يتضمن فى طيه الضرر الذى يلحق المرسل، والمتمثل فى فوات قيمة الأشياء أو الانتقاص منها، لا يتضمن التأخير فى ذاته وجه الضرر الذى يلحق بمتلقى خدمة النقل. وبعبارة أخرى قد لا ينتج عن التأخير ثمة ضرر، فلا تثور مسئولية الناقل. أما إذا ترتب على التأخير إضراراً بمتلقى خدمة النقل، يصبح الناقل مسئولاً عن تعويض هذا الضرر(١).

وعند نقل البضائع وعدم وصولها فى الميعاد، لا يمكن القطع فى المراحل الأولى بين ما إذا كان عدم التسليم فى الميعاد بسبب هلاك البضائع أم بسبب مجرد تأخير فى الوصول أو التسليم، لذلك نص التقنين التجارى على أن البضائع التى لا يسلمها الناقل للمرسل إليه أو يخطره بالحضور لتسلمها خلال ثلاثين يوماً من تاريخ انقضاء الميعاد المعين للتسليم، تعتبر البضائع فى حكم الهالكة. وفى حالة عدم تعيين ميعاد للتسليم، تحسب المدة المذكورة من تاريخ انقضاء الميعاد الذى يستغرقه الناقل العادى فى النقل إذا وجد فى نفس الظروف(٢).

ويتضح من ذلك أن للمضرور رفع دعوى المسئولية عن الهلاك الكلى للبضائع إذا مضى ثلاثون يوماً على التاريخ الواجب التسليم فيه وهو يتحدد إما بالاتفاق وإما بمعيار موضوعى هو المعيار الذى يستغرقه الناقل العادى فى النقل إذا وجد فى نفس الظروف(٣).

ويؤكد ذلك أن الناقل يسأل عن التأخير فى جميع الأحوال، أى سواء تم تعيين ميعاد وصول البضائع اتفاقاً أو لم يتفق على ميعاد للوصول .

---

(١) انظر فى هذا المعنى : ادوارد عيد: المرجع السابق، بند ١٢٢.

(٢) المادة ٢٤٢ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٣) وتجدر الإشارة إلى أن تعيين ميعاد التسليم طبقاً لمعيار الناقل العادى فى الظروف المماثلة لا يجعل التزام الناقل بالتسليم فى هذا الميعاد التزاماً ببذل عناية، فلايزال التزامه بتحقيق نتيجة، وما إنجاز الناقل العادى للنقل فى الظروف المماثلة سوى معيار يتحدد به ميعاد التسليم.

فالناقل يسأل عن التأخير إذا وصلت البضائع بعد الميعاد المتفق عليه للوصول. وقد يكون الاتفاق صريحًا أو مستفاداً ضمناً من جداول الرحلات المنتظمة لمركبة النقل. كذلك يسأل الناقل عن التأخير إذا تجاوز الميعاد الذى يستغرقه الناقل العادى فى الظروف المماثلة، وذلك فى الفرض الذى لم يتفق فيه على ميعاد وصول البضائع[1].

ونشير أخيراً إلى أنه لا يجوز الجمع بين طلب التعويض عن هلاك أو تلف البضائع وبين طلب التعويض عن التأخير. وأساس ذلك أن الأضرار التى تلحق متلقى خدمة النقل إنما تشمل أثر التأخير فى إحداثها.

أما إذا كان الضرر الذى يلحق بمتلقى خدمة النقل من هلاك أو تلف البضائع يستقل عن الضرر الذى يلحق به من جراء التأخير فى وصول البضائع، فلا مانع من الجمع بين طلبات التعويض عن كل ضرر على حدة، وذلك بمراعاة أمرين، الأول أنه لا يقضى بالتعويض عن التأخير فى حالة الهلاك الجزئى إلا بالنسبة إلى الجزء الذى لم يهلك، والثانى أنه لا يجوز فى جميع الأحوال أن يزيد التعويض الذى يقضى به على ما يستحق فى حالة هلاك البضائع هلاكاً كلياً[2].

---

(١) وجدير بالإشارة فى هذا الصدد إلى وجوب العمل بحكم المادة ٢١٥ من القانون التجارى التى تقضى بعدم مسئولية الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المعين به بسبب الاضطرار إلى تقديم المساعدة لأى مريض أو مصاب أو فى خطر.
ومقصود المشرع التجارى من ذلك إلزام قادة رسائل النقل بتقديم المساعدة المرضى أو المصابين أو لأى شخص يكون عرضة للخطر أثناء الطريق. ففى مجال النقل البرى بالسيارات، على قائد أى مركبة وقع منه حادث نشأت عنه إصابات للأشخاص أن يهتم بأمر المصابين وإبلاغ أقرب رجل مرور أو شرطة أو إسعاف بالحادث فور وقوعه، وعليه عند الضرورة نقل المصاب إلى أقرب مكان لإسعافه (المادة ٦٧ من قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣). وفى مجال النقل النهرى، يلتزم قادة المراكب بتقديم النجدة الممكنة لأى شخص أو مركب فى المياه الداخلية إذا طلب منه ذلك (المادة ١٦ من قانون الملاحة فى المياه الداخلية رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦).

(٢) المادة ٢٤٨ من التقنين التجارى.

المطلب الثاني

أحكام مسئولية الناقل

فى ضوء الأحكام الواردة بقانون التجارة نعرض أولاً لاستبعاد مسئولية الناقل، ثم للأحكام الخاصة بالتعويض عن الأضرار ، وأخيراً لانقضاء دعوى مسئولية الناقل .

الفرع الأول

استبعاد مسئولية الناقل

يهدف التنظيم القانونى لمسئولية الناقل إلى تحقيق التوازن بين مصالح متلقى خدمة النقل فى الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التى تلحق بهم، وبين مصالح الناقلين فى تمكينهم من تحديد مسئوليتهم للاستثمارات فى مجال النقل، وحتى لا تؤدى قيم التعويضات المطلقة التى يحكم بها على الناقلين إثر حوادث الملاحة إلى إعاقة الاستمرار فى مباشرة نشاط النقل التجارى أو إعاقة تطوره وانتشاره .

وللاعتبارات المتقدمة انعكاسها على الأحكام الخاصة باستبعاد مسئولية الناقل. فمن جهة يبطل التقنين التجارى شروط الإعفاء من المسئولية بينما يجيز شروط التخفيف منها، ومن جهة أخرى يعين التقنين التجارى طرق دفع مسئولية الناقل.

أولاً : بطلان شروط الإعفاء من المسئولية :

طبقاً للتقنين التجارى يقع باطلاً كل شرط يقضى بإعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع كلياً أو جزئياً أو تلفها[1] .

ويتضح من ذلك أنه لا يجوز للناقل اشتراط إعفائه من المسئولية. ويمتد بطلان الإعفاء إلى بعض حالات مسئولية الناقل، هى هلاك أو تلف البضائع،

---

(١) المادة ٢٤٥ فقرة (١) من التقنين التجارى .

لكنه لا يمتد إلى التأخير الذى يجوز اشتراط إعفاء الناقل كليًا أو جزئيًا من المسئولية عنه(١).

ويشترط لصحة الإعفاء من المسئولية عن التأخير أن يكون شرط الإعفاء مكتوباً فى وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن. وإذا كان عقد النقل محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعى الانتباه وإلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن. كذلك يراعى أنه لا يجوز للناقل التمسك بالإعفاء من المسئولية إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه(٢).

وإذا تضمن عقد النقل شروطاً من شأنها إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع وتلفها فإن هذه الشروط، دون العقد، هى التى تقع باطلة. ويترتب على بطلان الشروط خضوع العقد للأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الواردة بالتقنين التجارى.

ويراعى أن شروط العقد بالإعفاء من المسئولية قد تكون مباشرة كأن يتفق على إعفاء الناقل من المسئولية عن التلف مثلاً ، وقد تكون شروطاً غير مباشرة كالاتفاق على نقل عبء الإثبات على عاتق المرسل ، وبالتالى نزوله عن قرينة المسئولية التى تثقل كاهل الناقل، أو الاتفاق على تقصير مدد تقادم دعاوى مسئولية الناقل(٣).

ومع ذلك لم يذكر المشرع التجارى سوى وجوب اعتبار أنه فى حكم الإعفاء من المسئولية كل شرط يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسئولية الناقل وكل شرط ينزل بموجبه المرسل أو المرسل إليه للناقل عن حقوقه فى التأمين ضد أخطار النقل. فمثل هذين الشرطين يؤديان فى واقع الأمر إلى عدم تحمل الناقل لتبعة المسئولية الملقاة على عاتقه.

---

(١) المادة ٢٤٦ فقرة (١) بند ب من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٤٦ الفقرتان (٢) ، (٣) من التقنين التجارى.

(٣) ومن هذه الشروط أيضاً شرط إخطار الناقل بضياع البضائع أو عدم تسليمها فى موعد يتحدد خلافاً لحكم القانون :

Cour d'appel de Paris, 16 Octobre 1979, Revue Francaise de Droit Aérien 1985, p. 85.

فمتى التزم متلقى خدمة النقل بدفع كل أو بعض أقساط التأمين ضد مسئولية الناقل، يسترد الناقل التعويض الذى دفعه للمضرور من المؤمن أو يكون الأخير ملتزماً بدفعه مباشرة إلى المضرور، دون أدنى تحمل من قبل الناقل لنفقات التأمين.

وإذا تنازل المرسل إليه عن حقوقه فى التأمين إلى الناقل، يتحمل المؤمن وحده التعويض المقرر للمضرور مع حرمانه من الرجوع على الناقل المسئول الذى أصبح صاحب الحق فى التأمين .

فإذا أخذنا فى الاعتبار مدى المخاطر التى تحيط بقبض التعويضات من المؤمنين، نظراً لاتساع التزامات المستأمنين، يتبين لنا كيف يمكن لمثل هذه الشروط أن تفضى ليس فقط إلى عدم تحمل الناقل لتبعة المسئولية وإنما أيضاً إلى صعوبة حصول المضرور على التعويض من المؤمن .

وتجدر الإشارة إلى أن شروط الإعفاء من المسئولية قد يتفق عليها ابتداء، أى عند إبرام عقد النقل. ولا شك فى بطلان هذه الشروط التى تتقرر قبل وقوع الحادث الذى أفضى إلى الضرر[1] .

ويبقى التساؤل حول حكم شروط الإعفاء من المسئولية التى تتقرر بعد وقوع الحادث، وبالتالى نشوء الحق فى اقتضاء التعويض من الناقل. ويذهب اتجاه فى الفقه إلى أن الاتفاق على إعفاء الناقل من المسئولية إنما يكون صحيحاً لأنه يفيد نزول المضرور عن التعويض بعد ثبوت الحق فيه. لكن المشرع التجارى لم يميز بين الشرط الذى قد يتضمنه عقد النقل ابتداء، وبين الشرط المعدل لأحكام العقد سواء أتى التعديل قبل وقوع الحادث أو بعده. لئن كان يجوز للمضرور إبراء الناقل من التزامه بالتعويض، سواء بصفة كلية أو بصفة جزئية، إلا أن الإبراء يتميز، كتصرف قانونى يصدر بالإرادة المنفردة، عن الاتفاق على شروط من شأنها إعفاء الناقل من المسئولية. ويضاف إلى ذلك أن اشتراط الناقل بعد وقوع الحادث إلزام متلقى خدمة النقل بأداء كل أو بعض نفقات التأمين، أو اشتراطه نزول متلقى خدمة النقل عن حقوقه فى التأمين ضد أخطار النقل ، وذلك مقابل التزام الناقل بأداء التعويض إلى المضرور، سوف يفضى لا محالة إلى بطلان مثل هذه الشروط .

---

(١) محمد فريد العريني ، المرجع السابق، ص١٧٢.

خلاصة القول إذن هو بطلان كل اتفاق يؤدى إلى إعفاء الناقل من المسئولية، سواء تقرر قبل وقوع الحادث أو بعده. ومن شأن ذلك حماية متلقى خدمة النقل من مخاطر تفاوت المراكز الاقتصادية أو الواقعية بينه وبين الناقل. أما إبراء المضرور للناقل بمنأى عن أية مساومة بينهما ، فيكون صحيحاً ومنتجاً لآثاره .

ثانياً : طرق دفع مسئولية الناقل :

ينص المشرع التجارى على أنه لا يجوز للناقل نفى مسئوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتى فى الشئ أو خطأ المرسل أو المرسل إليه[1] . وقد ذكرنا من قبل أن الحالات التى يجب على الناقل إثباتها لنفى مسئوليته هى تطبيقات للسبب الأجنبى فى مجال النقل بوجه[2] .

إلا أن المشرع التجارى أجاز لمتلقى خدمة النقل رد ادعاء الناقل بأن الضرر يجد مصدره فى أحد تطبيقات السبب الأجنبى. لذلك نبدأ بالعرض لتطبيقات السبب الأجنبى كموجب لدفع مسئولية الناقل، ثم نعرض لالتزام الناقل بإثبات إحدى حالات دفع المسئولية. ونشير أخيراً إلى الآثار المترتبة على نفى المضرور لإثبات السبب الأجنبى من قبل الناقل .

(أ) تطبيقات السبب الأجنبي الموجب لدفع المسئولية :

التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة ، وبالتالى تكون مسئوليته مفترضة بمجرد عدم تحقق النتيجة. ولا يجوز للناقل دفع هذه المسئولية إلا عن طريق نفى رابطة السببية بين تنفيذه للنقل وبين الضرر الذى لحق بمتلقى خدمة النقل[3] .

ولا يتأتى للناقل نفى رابطة السببية إلا عن طريق إثبات أن عدم تحقق النتيجة إنما يرجع إلى سبب أجنبى، أى السبب الذى لا يكون للناقل أدنى دور فى حدوثه[4] .

---

(١) المادة ٢٤٤ فقرة (١) من التقنين التجارى.

(٢) راجع ص٤٩ من هذا المؤلف .

(٣) ESCARRA et RAULT, op. cit., No 895.

(٤) عبد الرزاق السنهورى: الوسيط فى شرح القانون المدنى، نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول: مصادر الالتزام ، دار إحياء التراث العربى، بيروت، بند ٥٨٥ وما يليه.

وتطبيقات السبب الأجنبى التى واجهها التقنين التجارى هى القوة القاهرة والعيب الذاتى فى الأشياء المنقولة، وخطأ المضرور.

(١) القوة القاهرة:

القوة القاهرة هى حادث لا يمكن توقعه ودفعه وليس للناقل يد فى حدوثه(١).

ومن أمثلة القوة القاهرة الحوادث الطبيعية المفاجئة ، كالزلزال الواقع أثناء الرحلة، أو الصواعق الطبيعية التى تصيب مركبة النقل أثناء. أما الظروف المناخية فالأصل بشأنها أنه مع توافر إمكانية الحصول على تقارير الأرصدة الجوية ألا تعتبر من قبيل القوة القاهرة(٢).

لكن إذا بلغت الظروف المناخية حداً استثنائيًا لم يكن متوقعاً ، تصبح حينئذ من حالات القوة القاهرة(٣).

ويعد كذلك من قبيل القوة القاهرة اندلاع حرب، أو اضطرابات أمنية، أو اضطراب لم يتوقعه الناقل، أو نشوب حريق، شريطة أن تتوافر فى هذه الحوادث خصائص القوة القاهرة(٤).

وتجدر الإشارة إلى أن خطأ الغير لا يعد سبباً موجبًا لدفع مسئولية الناقل، ما لم تتوافر فى هذا الخطأ بالنسبة إلى الناقل خصائص القوة القاهرة(٥). والمقصود بذلك أنه لم يكن فى مقدور الناقل توقع خطأ الغير وتفاديه(٦).

---

(١) أحمد أبو شنب: نظرية الالتزام، مطبعة القاهرة، ١٩٤٥، بند ٣٥٥ .

(٢) Cour d'appel de Paris, 21 mai 1985, Bulletin des Transports, 1985. 346

(٣) Cassation Commerciale, 6 février 1973, JCP, 1973, 11 1950, note RODIERE. Casstion Commerciale, 19 avril 1982, Bulletin des Transports, 1982. 381.

(٤) Cassation Civile, I° Chambren, 18 mai 1989, Bulletin civil de la cour de cassation, 1989, I, 205. Cassation Commerciale, 12 mai 1992, Dalloz, 1992, Informations Rapides 190.

(٥) Cour d'appel de Grenoble, 14 avril 1958. précité.

(٦) ESCARRA et RAULT, op. cit., No 905.

ومن تطبيقات خطأ الغير حادث التصادم الذى تتعرض له مركبة النقل نتيجة خطأ قائد مركبة أخرى، أو سرقة البضائع حال حراسة الناقل لها. فالأول يغلب عليه طابع القوة القاهرة ما لم يثبت أنه كان فى مقدور قائد مركبة النقل تفادى وقوع الحادث. أما السرقة فلا تتوافر فيها خصائص القوة القاهرة لما تفترضه من إهمال الناقل أو تابعيه فى حراسة البضائع(١). ومع ذلك إذا فرضت السلطات العامة انتظار مركبة النقل فى ثمة مكان وحالت ظروف الواقعة دون إمكانية قيام تابعى الناقل بأعمال الحراسة، فوقعت السرقة، توفرت حينئذ خصائص القوة القاهرة ولا يسأل الناقل عن سرقة البضائع.

وطبقاً لأحكام العامة للنقل لا يعتبر من القوة القاهرة انفجار وسائل النقل أو احتراقها أو خروجها عن القضبان التى تسير عليها أو تصادمها أو غير ذلك من الحوادث التى ترجع إلى الأدوات أو الآلات التى يستعملها الناقل فى تنفيذ النقل ولو ثبت أنه اتخذ الحيطة لضمان صلاحيتها للعمل ولمنع ما تحدثه من ضرر(٢).

ويواجه المشرع بالنص المتقدم الحوادث المفاجئة مثل انفجار محرك مركبة النقل دون خطأ من قائدها أدى إلى إلحاق الضرر بمتلقى خدمة النقل. ولا يعتبر المشرع التجارى الحوادث المفاجئة من حالات القوة القاهرة الموجبة لدفع مسئولية الناقل، ذلك أن الحادث المفاجئ يتضمن فى طيه ثمة إهمال من قبل الناقل، كافتراض إهماله فى التأكد من صلاحية مركبة النقل للملاحة فى ظروف آمنة، أو إهماله فى إعدادها لانجاز النقل أو فى إجراء أعمال الصيانة اللازمة لها(٣).

ومن جانب آخر نص المشرع التجارى على أنه لا يعتبر كذلك من القوة القاهرة الحوادث التى ترجع إلى وفاة تابعى الناقل فجأة أو إصابتهم بضعف بدنى أو عقلى أثناء العمل ولو ثبت أن الناقل اتخذ الحيطة لضمان لياقتهم البدنية والعقلية(٤).

---

(١) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 231.

(٢) المادة ٢١٤ فقرة (١) من التقنين التجارى.

(٣) ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 900.

(٤) المادة ٢١٤ فقرة (٢) من التقنين التجارى.

ويؤكد الحكم المتقدم فى مجال النقل التزام الناقل بتعيين أفراد الطاقم من قادة مركبة النقل، ووجوب إجراء الفحص الطبى لهؤلاء بصفة دورية، وإعداد برامج تدريبية لهم لضمان لياقتهم الصحية والمهنية، ومراعاة الأحكام الخاصة بالساعات التى يجوز تشغيل قادة مركبات النقل خلالها.

وعلى ذلك إذ نتج الحادث عن وفاة القائد أو إصابته بضعف بدنى أو عقلى أثناء الرحلة يفترض معه إهمال الناقل فى ضمان اللياقة الصحية اللازمة لسلامة الرحلة. وهو افتراض لا يقبل إثبات العكس لما نص عليه المشرع التجارى من عدم اعتبار الحادث قوة قاهرة ولو أثبت الناقل اتخاذه الحيطة لضمان اللياقة البدنية والعقلية لقائدى مركبات النقل[١].

٢- العيب الذاتي في الأشياء المنقولة:

لا يسأل الناقل عما يصيب البضائع من هلاك أو تلف بسبب عيب فيها أو صفة لم يكن فى مقدور الناقل إدراكها[٢]. والمثال على ذلك أن تكون قابلة للكسر ولم يعلن المرسل للناقل هذه الصفة، مما حال دون اتخاذ الناقل التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر[٣]. كذلك إذا كانت البضائع المنقولة قابلة للتلف بسبب ما يعتريها من عيب، وتلفت رغم الظروف الطبيعية للنقل، فإن الناقل لا يسأل عن هذا التلف[٤].

ويفترض فى العيب الذاتى فى الشئ محل النقل أنه لم يكن فى مقدور الناقل إدراكه. أما إذا كان العيب ظاهراً له فقد رأينا من قبل أنه يحق للناقل فحص الأشياء المنقولة والتحفظ بشأن حالتها بكل ما ترتب على ذلك من آثار[٥].

---

(١) ونشير آخر الأمر إلى أن القوة القاهرة قد تملى على قائد المركبة إلقاء أشياء منقولة من المركبة ويبقى الناقل مسئولاً عن هلاك هذه الأشياء بالرغم من وجوب مواجهة الأخطار الناجمة عن القوة القاهرة.

(٢) RODIERE et MERCADAL, op. cit., No. 233.

ونذكر بأن الحكم الخاص بنفى المسئولية بإثبات العيب الذاتى للأمتعة، إنما يتعلق بالأمتعة المسجلة دون الأمتعة الحقيقية.

(٣) Cour d_appel de Paris, 24 Novembre 1960, JCP 1961 II 12222, note RODIERE.

(٤) ESCARRA et RAULT, op. cit., No. 897.

(٥) راجع ص٣٤ من هذا المؤلف.

٣- خطأ المضرور:

لا يسأل الناقل عن الضرر الذى يلحق بمتلقى خدمة النقل إذا أثبت أن خطأ المرسل أو المرسل إليه هو الذى أدى إلى نشوء الضرر.

والمثال على ذلك إهمال المرسل فى تغليف أو تعبئة أو حزم البضائع، مما أدى إلى هلاكها أو تلفها[١]. وكذلك تأخر المرسل إليه عن الحضور لتسلم البضائع رغم إخطاره بوصول مركبة النقل، مما أدى إلى تلفها داخل المخازن التى تم إيداع البضائع فيها[٢].

ويلاحظ أن نص التقنين التجارى إذا كان يشير إلى الخطأ الصادر عن المرسل أو المرسل إليه، إلا أن الخطأ الصادر من أحد تابعى أى منهما يكون موجباً لدفع مسئولية الناقل[٣].

(ب) إثبات السبب الأجنبي:

يتعين على الناقل إقامة الدليل على أن السبب الأجنبى هو الذى أدى إلى عدم تحقق النتيجة المرجوة من النقل. وبهذا الإثبات يمكن للناقل دفع مسئوليته عن هلاك أو تلف البضائع، أو عن التأخير[٤].

وتطبيقاً لذلك يتعين على الناقل إثبات القوة القاهرة، أو أن خطأ المضرور أو العيب الذاتى فى الأشياء المنقولة هو الذى أدى إلى وقوع الضرر.

وبوصف حالات السبب الأجنبى من الوقائع، يكون للناقل الجوى إقامة الدليل عليها بكافة طرق الإثبات[٥].

---

(١) ESCARRA et RAULT, op. cit, No 896.

(٢) وهو ما يفترض إيداع البضائع بالمخازن لحساب المرسل إليه لا لحساب الناقل.

(٣) RODIERE et MERCADAL, op. cit, No 224.

رفعت فخرى، المرجع السابق، ص١٦٧.

(٤) محكمة النقض، الطعن رقم ١٩٠ لسنة ٣٤ق، جلسة ١٩٦٨/١٢/١٩، مجموعة أحكام النقض، س١٩، ص١٥٥١.

(٥) محكمة النقض، الطعن رقم ٣٠٠ لسنة ٣١ق، جلسة ١٩٦٦/١/٢٧، مجموعة أحكام النقض، س١٧، ص١٩٩.

فمتى عجز الناقل عن إثبات السبب الأجنبي يظل مسئولاً عن الأضرار التى تلحق بمتلقى خدمة النقل. ومؤدى ذلك أن الناقل يتحمل تبعة السبب المجهول، ذلك أنه مع بقاء السبب الذى أدى إلى وقوع الضرر مجهولاً لم يعد فى مقدور الناقل إثبات السبب الأجنبى كمصدر للضرر[1].

والواقع أن تحمل الناقل تبعة السبب المجهول فيه حماية أكيدة لمتلقى خدمة النقل، ذلك أن هذه التبعية تقى المرسل أو المرسل إليه من إهمال الناقل أو تابعيه الذى لا يتأتى لهم الكشف عنه مع بقاء مصدر الضرر مجهولاً. وفى مجال نقل الأشياء ، يبقى الناقل مسئولاً عن هلاك الأشياء الذى يعجز عن تبريره ، وهو ما يؤدى إلى منع التحايل بالتصرف فى تلك الأشياء ثم الادعاء بهلاكها.

وإزاء صعوبة إثبات السبب الأجنبى فى بعض الأحوال، أجاز المشرع التجارى فحص الأشياء المنقولة وإثبات إقرار المرسل بعلمه بحالتها التى لا تسمح بنقله دون ضرر ورضائه بالنقل، وذلك فى وثيقة النقل. وفى هذه الحالة لا يكون الناقل بحاجة إلى إثبات السبب الأجنبى لدفع مسئوليته عن هلاك أو تلف البضائع، وإنما يكفيه إحراز وثيقة النقل المتضمنة إقرار المرسل[2].

---

(١) وقد يدق الأمر بوجه خاص فى حالة التلف الذى يعترى البضائع نظر لصعوبة تحديد سبب التلف بصفة قاطعة فى بعض الأحوال. ولقد قضت محكمة النقض المصرية بثبوت مسئولية أمين النقل عن التلف لعجزه عن نفى المسئولية، وإن خلت تقارير الخبراء من تحديد سبب قاطع للتلف واحتمال حدوثه لغير الأسباب الواردة بها. وفى النزاع المعروض عليها رفضت المحكمة العليا الدفع بوجوب تفسير الشك لمصلحة الناقل حال جهالة سبب التلف، إعمالاً لنص المادة ١٥١ فقرة أولى من القانون المدنى، على أساس أن الناقل ملتزم بإثبات السبب الأجنبى: الطعن رقم ١٣٣ لسنة ٥٤ق، جلسة ١٩٨٩/١١/٢٠ ، غير منشور. ومع التسليم بصحة النتيجة التى خلصت إليها المحكمة من ثبوت مسئولية الناقل، إلا أنه ينبغى الإشارة إلى أن نص المادة ١٥١ فقرة أولى المشار إليه إنما يتعلق بتفسير إرادة المتعاقدين بشأن تحديد المضمون الاتفاقى للعقد، ولا شأن لهذا النص بثبوت وقائع مسئولية النقل، لكن الصحيح أنه مع التزام الناقل بإثبات السبب الأجنبى، فإنه يعجز عن هذا الإثبات فى حالة جهالة السبب الذى أدى إلى وقوع الضرر، فيبقى الناقل مسئولا عن الضرر متحملاً تبعة السبب المجهول .

(٢) راجع ص٣٤ من هذا المؤلف.

ونشير أخيراً إلى أن قرينة المسئولية التى تثقل كاهل الناقل تلزم متلقى خدمة النقل بإثبات أن الضرر نشأ فى فترة النقل. وفى مجال نقل الأشياء يكون إثبات تسلم الناقل لها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة فى وثيقة النقل كافياً لافتراض نشوء الضرر فى فترة النقل. ومن هنا تأتى أهمية تحفظ الناقل على حالة البضائع أو على عدم مطابقتها للبيانات المذكورة فى وثيقة النقل، وحصوله على إقرار من المرسل يعلمه بحالة البضائع ورضائه بالنقل مع إثبات أن هذا الإقرار فى وثيقة النقل(١).

(جـ) نفي إثبات السبب الأجنبي :

أجاز المشرع التجارى للمدعى بمسئولية الناقل أن يقيم الدليل على أن الضرر لم يحدث بسبب إحدى حالات السبب الأجنبى الذى أثبتها الناقل، كما يستطيع إقامة الدليل على أن السبب الأجنبى لم يكن السبب الوحيد فى إحداث الضرر. وفى هذه الحالة الأخيرة يخفض التعويض بنسبة الضرر الذى ينسب إلى الأمر الذى أثبته الناقل.

---

(١) المادة ٢٢٥ فقرة ٣ من التقنين التجارى. ويلاحظ أنه فى ظل القانون الفرنسى الذى يغيب فيه نص مقابل للمادة المذكورة فى القانون المصرى، لا يتفق القضاء الفرنسى حول أثر تحفظ الناقل حول حالة البضائع عند تسلمها من المرسل وقبوله النقل مع ذلك. فاتجاه يرى أن من شأن التحفظ حول حالة البضائع إرساء قرينة بسيطة على تسلم الناقل لها بحالة معيبة، وعلى المدعى بالمسئولية إقامة الدليل على تسلم الناقل للبضائع بحالة جيدة ومطابقة للأوصاف التى أدلى بها المرسل للناقل :

Cassation Commericale, 8 novembre 1983, Bulletin Civil de la Coure de cassation, 1983, III, No 303. Cour d'appel de Paris, 28 mai 1989, Bulletin des Transports, 1980. 346.

بينما يذهب اتجاه آخر إلى أن تحفظ الناقل حول حالة البضائع ليس من شأنه نقل عبء الإثبات على عاتق المرسل، ولا يتعدى أثر هذه التحفظات معاونة الناقل فى تجميع عناصر إثبات الحالة السيئة التى كانت عليها البضائع عند استلامها من المرسل :

Cour d'appel d'Aix - en - Provence, 27 mai 1988, Revue Trimestrielle de Droit Commercial et de Droit Economique, 1989. p.723, Observations BOULOC

ومن هذا الاتجاه فى الفقه الفرنسى :

RODIERR et MERCADAL, op. cit. No 157.

والفرض الذى يواجهه المشرع التجارى هو الآتى: أن يقيم متلقى خدمة النقل الدليل على الضرر وعلى نشوئه فى فترة النقل، فيقدم الناقل الدليل على توفر إحدى حالات السبب الأجنبى الموجبة لدفع مسئوليته، مثل إقامة الدليل على خطأ المرسل فى تغليف البضائع أو حزمها.

ففى هذا الفرض يستطيع المرسل إقامة الدليل على أن الضرر الذى لحق بالبضائع لا يرجع إلى عيب التغليف أو الحزم، فيدحض بذلك دليل الناقل على نفى رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة بسبب انجاز النقل وبين الهلاك أو التلف الذى لحق بالبضائع. ويترتب على ذلك أن يعود الناقل مسئولاً عن الهلاك أو التلف دونما التزام على عاتق المرسل بإثبات السبب الحقيقى للضرر، ويكفيه إذن إثبات أن الضرر لا يرجع إلى عيب التغليف أو الحزم .

مع ذلك يلاحظ أن الواقع العملى يملى على المرسل إثبات سبب الضرر كخطأ الناقل أو أحد تابعيه ، حتى يتمكن من دحض دليل الناقل على نفى رابطة السببية[1] .

ومن جهة أخرى يمكن لمتلقى خدمة النقل إقامة الدليل على أن السبب الأجنبى الذى أثبته الناقل لم يكن السبب الوحيد الذى أدى إلى نشوء الضرر. فقد يساهم العيب فى الحزم فى تفاقم قدر التلف الذى يلحق بالبضائع نتيجة سقوط جسم صلب عليها. وغالباً ما يتم اللجوء إلى الخبراء الفنيين لتحديد مدى مساهمة الأسباب المتعددة فى إحداث الضرر[2].

ويجب على القاضى فى هذه الحالة تحديد نسبة الضرر الذى حدث بفعل السبب الأجنبى الذى أثبته الناقل وخصمها من مبلغ التعويض المحكوم للمضرور. فالعبرة فى ضوء نص التقنين التجارى بنسبة الضرر الناتج عن السبب الأجنبى وليس بمدى مساهمة السبب الأجنبى فى إحداث الضرر.

---

(١) ESCARRA et RAULT, op. cit, No 907.

(٢) انظر فى سلطة محاكم الموضوع فى قبول التقارير الفنية لتحديد مدى مساهمة الأسباب المتعددة فى إحداث الضرر :

Cassation commerciale, 25 janvier 1954, Gazette du Palais, 1954, 1, 423.

الفرع الثاني
الأحكام الخاصة بالتعويض

يتضمن قانون التجارة عدة أحكام تتعلق بالتعويض فى مجال مسئولية ناقل البضائع. وهذه الأحكام تخص شروط تحديد المسئولية، وتقدير قيمة البضائع، وإمكانية الترك، وحكم العثور على البضائع بعد الوفاء بالتعويض عن الهلاك، وأخيراً حكم الالتزام بالتعويض فى حالة تعدد الناقلين.

أولاً : تحديد مسئولية الناقل :

يجوز للناقل أن يشترط تحديد مسئوليته عن هلاك الشئ كليًا أو جزئياً أو تلفه بشرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة فى مكان وزمان نقلها. وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزاد إليه[1] .

ويتضح من ذلك أن المشرع لا يأخذ بتحديد مسئولية ناقل البضائع كحكم قانونى، أى أن تحديد المسئولية لا يتقرر بقوة القانون وإنما لابد من الاتفاق عليه، بل أن القانون يوجب أن يكون شرط التحديد مكتوباً فى وثيقة النقل وإلا اعتبر كأن لم يكن. وإذا كان العقد محرراً على نماذج مطبوعة، وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تستدعى الانتباه وإلا جاز للمحكمة أن تعتبر الشرط كأن لم يكن[2] .

ولا يغنى تحديد مسئولية الناقل من وجوب تقدير قيمة البضائع المنقولة. ذلك أن المشرع يأبى الاتفاق على وضع حد للتعويض يكون بخساً على نحو يجعله ساتراً لشرط إعفاء من المسئولية، فاشترط ألا يقل التعويض عن ثلث قيمة البضائع المنقولة فى مكان وزمان نقلها[3] .

---

(١) المادة ٢٤٦ فقرة (١) بند (أ) من التقنين التجارى .

(٢) المادة ٢٤٦ فقرة (٢) من التقنين التجارى .

(٣) وتجدر الإشارة إلى أن المشرع لم يفصح عن المقصود بتحديد قيمة البضائع فى مكان وزمان نقلها، خلافاً لما جاء عليه حكم المادة ٢٤٧ فقرة (١) من التقنين الذى يقضى بتقدير قيمة الشئ فى مكان الوصول وزمانه. ويوحى اختلاف الصياغة بين النصين بأن المقصود بقيمة البضائع—

فإذا تبين للقاضى أن التعويض قدر بما يقل عن ثلث قيمة البضائع، فإن ذلك لا يفضى إلى بطلان شرط تحديد المسئولية من حيث المبدأ، وإنما يبطل تحديد المسئولية بأقل من ثلث القيمة. لذلك نص القانون على أن يزاد التعويض فى هذه الحالة إلى ثلث قيمة البضائع .

ونشير أخيراً إلى أنه لا يجوز للناقل التمسك بشرط تحديد المسئولية إذا ثبت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه(١) .

ثانيا : تقدير قيمة البضائع :

الأصل أن تكون قيمة البضائع مقدرة فى وثيقة النقل. فالقيمة من البيانات التى يجب أن تشتمل عليها وثيقة النقل بوجه خاص.

إلا أنه يمكن إنجاز عملية النقل دون إصدار وثيقة نقل، كما يمكن إغفال ذكر قيمة البضائع فى الوثيقة بالرغم من صدورها. لذلك يدق أمر تقدير قيمة التعويض فى هذه الحالة. وينص القانون على أنه إذا أهلك الشئ أو تلف دون أن تكون قيمته مبينة فى وثيقة النقل، قدر التعويض على أساس قيمته الحقيقية فى مكان الوصول وزمانه، إلا إذا نص القانون أو اتفق على غير ذلك. وفيماعدا حالة الهلاك الكلى يراعى عند تقدير التعويض قيمة النقص المتسامح فيه(٢) .

ويتضح من ذلك أنه يلزم تقدير قيمة البضائع على أساس قيمتها الحقيقية، أى، دون الاعتداد بأى نقص أو عوار فيها. وبعبارة أخرى لابد من تقدير قيمة البضائع بفرض أنها كاملة وسليمة، ثم يحسب التعويض فى حالة الهلاك الجزئى أو التلف على أساس نسبة الهلاك أو التلف إلى القيمة الحقيقية للبضائع.

– فى مكان وزمان نقلها تقدير قيمتها فى المكان والزمان الذى شرع فيهما الناقل فى إنجاز عملية النقل، أى فى زمان ومكان القيام. والواقع أن هذا التفسير يبدو منطقياً، باعتبار أن القدر الذى يرى المشرع وجوب تغطيته عبر التعويض هو رأس المال المستثمر فى الصفقة والذى به قدر ألا يقل تقديره عن ثلث قيمة الشئ. فلو أن مراد المشرع هو ضمان استرداد رأس المال لم يعد هناك ما يبرر تقدير القيمة عند الوصول أى أخذ الربح المأمول فى الاعتبار لتقدير التعويض.

(١) المادة ٢٤٦ فقرة (٣) من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٤٧ فقرة (١) من التقنين التجارى .

ويوجب القانون تقدير قيمة البضائع فى مكان الوصول وزمانه، والحكمة من ذلك الاعتداد بهامش الربح المراد تحقيقه بفرض بيع البضائع الواردة إلى مكان الوصول وفى الوقت الذى تصل فيه البضائع أو كان مفترضاً وصولها فيه. وبما أن التعويض ينبغى فيه أن يكون على قدر الضرر، وأن الضرر يتمثل فيما يلحق من خسارة وما يفوت من ربح، فإن تقدير قيمة البضائع فى مكان الوصول وزمانه هو الذى يسمح بتقدير قيمة التعويض بالاتفاق مع أحكام القانون(١) .

وفى حالتى الهلاك الجزئى والتلف يوجب القانون مراعاة قيمة النقص المتسامح فيه عند تقدير التعويض. والنقص المتسامح فيه هو ما يلحق البضائع عادة بحكم طبيعتها من نقص فى الوزن أو الحجم أثناء النقل، والذى لا يسأل عنه ما لم يثبت أن النقص نشأ عن سبب آخر(٢) .

وغالباً ما يتم الرجوع إلى العرف لتحديد نسبة عجز الطريق بالنسبة للأنواع المختلفة م البضائع. ولابد من خفض مبلغ التعويض بقيمة النقص المتسامح فيه إلا فى حالة الهلاك الكلى للبضائع والذى يكون دالاً دلالة قطعية على أن هلاك البضائع لا يعود إلى طبيعتها وظروف نقلها(٣) .

وفى حالة ذكر قيمة البضائع فى وثيقة النقل، فإن ذلك لا يعنى قطعية القيمة الواردة بها، إذ يمكن أن يبالغ المرسل فى تقدير قيمة بضائعه تحسباً لإمكانية المطالبة بالتعويض فى حالة هلاكها أو تلفها. لذلك أجاز القانون للناقل أن ينازع فى القيمة المذكورة فى وثيقة النقل، وعليه أن يثبت بكافة الطرق القيمة الحقيقية للشئ(٤) .

لكن بشأن الأشياء الثمينة كالنقود والأوراق المالية والمجوهرات والتحف وغيرها، لا يسأل الناقل عن هلاك ما عهد إليه بنقله منها إلا بقدر ما قدر به

---

(١) RODIERE : note sous cassation Commerciale, 16 février 1954, Dalloz 1954 jurisprudence 534.

(٢) المادة ٢٤٢ فقرة (١) من التقنين التجارى .

(٣) RODIERE, Précis, op. cit., No 501.

(٤) المادة ٢٤٧ فقرة (٢) من التقنين التجارى .

المرسل بشأنها وقت تسليمها من بيانات كتابية[١] . ففى هذه الحالة يكون الناقل عالماً بالطابع الثمين للأشياء المنقولة فيستطيع اتخاذ ما يلزم له من تدابير للمحافظة عليها وتأمينها، لتتقرر مسئوليته تبعاً لذلك على ضوء قيمتها المعلنة للناقل فى حالة هلاكها أو تلفها. أما إذا لم يعط المرسل الناقل بيانات كافية عن هذه الأشياء، لا يكون الناقل مسئولاً عن تعويض هلاكها أو تلفها فى ضوء قيمتها الحقيقية[٢] .

وبطبيعة الحال يستثنى المشرع من الحكم المتقدم حالتى الغش والخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه، فالغش يفسد كل شئ، ولا يجوز للناقل التمسك بجهله طبيعة الأشياء المنقولة عند تعمده إحداث الضرر أو ارتكابه فعل أو امتناع برعونة يدرك معها إمكانية وقوع الضرر[٣] .

ثالثا : ترك البضائع :

يجيز القانون لصاحب الحق فى تسلم البضائع تركها للناقل الذى تثبت مسئوليته عن تلف البضائع أو التأخير فى تسليمها. ويكون الترك فى مقابل الحصول على تعويض يقدر على أساس هلاك الشئ كلياً[٤] .

ولقد أشارنا من قبل إلى أن التعويض المقدر على أساس الهلاك الكلى للبضائع يمثل أقصى ما يمكن إلزام الناقل بدفعه، وذلك عند تعدد حالات المسئولية وإمكانية الجمع بينها[٥]. لذلك إذا كان التلف الذى يعترى البضائع يحول دون تحقيق الغرض الذى خصصت له، أو إذا ترتب على التأخير فى تسليم البضائع زوال الحاجة إليها، أمكن تركها للناقل مقابل الحصول على التعويض

---

(١) المادة ٢٤٧ فقرة (٣) من التقنين التجارى .

(٢) Cassation Commerciale, 26 mai 1992, Bulletin Civil de la cour de cassation, 1992, IV, No 211.

(٣) MERCADAL : note sous Cour d'appel de Paris, 7 mai 1999, Dalloz 2000 Jurisprudence 198.

(٤) المادة ٢٤٩ من التقنين التجارى .

(٥) راجع صفحة ٥٣ من هذا المؤلف .

المشار إليه. ويلزم بطبيعة الحال أن يكون الناقل مسئولاً عن التلف أو التأخير لإعمال حق الترك، وإلا لا يكون لاقتضاء التعويض ما يبرره[1].

رابعا: العثور علي البضائع بعد الوفاء بالتعويض:

قد تنقطع آثار البضائع ولا يعرف هلاكها من سلامتها. ولقد رأينا من قبل أنه فى حالة عدم تسليم البضائع خلال مدة معينة فإن هلاكها يفترض، وهو ما يسمح لصاحب الحق فى تسلمها اقتضاء التعويض عن هلاك البضائع .

ولكن قد يحدث أن تظهر البضائع بعد أن يقوم الناقل بتعويض المضرور، ويثور التساؤل حول مصير البضائع ومصير التعويض فى هذه الحالة.

وفى ذلك ينص القانون على أنه إذا دفع التعويض بسبب هلاك البضائع ثم وجدت خلال سنة من تاريخ الوفاء، وجب على الناقل أن يخطر بذلك فوراً من قبض التعويض مع إعلامه بحالة البضائع ودعوته للحضور لمعاينتها فى المكان الذى وجدت فيه أو فى مكان القيام أو فى مكان الوصول حسب اختيار من قبض التعويض[2] .

ويتضح من ذلك أن مسئولية الناقل لا تنقضى بدفع التعويض عن هلاك البضائع للمضرور. فقد ألزمه القانون عند العثور على البضائع بإخطار من قبض التعويض، ولا يكون الناقل حراً فى التصرف فى هذه البضائع تأسيساً على قيامه بأداء التعويض[3].

وعلى الناقل انتظار تعليمات من قبض التعويض خمسة عشر يوماً من تاريخ تلقى هذا الأخير للإخطار بالعثور على البضائع. فإذا لم يرسل من قبض التعويض تعليمات ولم يحضر للمعاينة فى الميعاد الذى حدده الناقل، وكذلك إذا حضر من قبض التعويض ورفض استرداد البضائع، فإنه يجوز حينئذ للناقل التصرف فيها[4].

---

(١) Cassation Commerciale; 13 mars 1984, Bulletin Civil de la cour de cassation, 1992, IV, No 100.

(٢) المادة ٢٥٢ فقرة (١) من التقنين التجارى .

(٣) محسن شفيق ، ص١٢٠.

(٤) المادة ٢٥٠ فقرة (٢) من التقنين التجارى .

ويتضح من ذلك أن من قبض التعويض هو وحده صاحب حق التصرف فى البضائع، ذلك أن أداء الناقل للتعويض عن الهلاك الكلى لا يؤدى إلى نقل ملكية البضائع إليه، فلم يعمل صاحب الحق فى تسلم البضائع أى حق فى ترك البضائع، لكنه اضطر إلى قبول التعويض لعدم وصول البضائع. أما وقد وصلت البضائع يسترد من قبض التعويض حقه فى تسلم البضائع، إن شاء تسلمها كان له ذلك وإن شاء عدم تسلمها فحينئذ فقط يعتبر وقد أعمل حق الترك، فتنتقل ملكية البضائع إلى الناقل التى يجوز له التصرف فيها.

أما إذا اختار من قبض التعويض استرداد البضائع، فعليه عندئذ رد التعويض الذى قبضه، ذلك أنه قبضه على أساس الهلاك الكلى للبضائع والفرض هنا أن البضائع لم تهلك.

ومع ذلك هناك مصروفات تنشأ عن إعمال حق الاسترداد، كمصروفات المعاينة ومصروفات تسلم البضائع. ويضاف إلى ذلك أنه إذا كانت مسئولية الناقل عن هلاك البضائع قد رفعت بوجودها، إلا أن مسئوليته عن التأخير فى تسليمها قد ثبت فى حقه، لذلك ينص القانون على أنه إذا طلب من قبل التعويض استرداد البضائع، وجب أن يرد التعويض الذى قبضه بعد خصم المصاريف وما يقابل الضرر الذى حدث بسبب التأخير فى تسليم البضائع[1].

خامساً: الوفاء بالتعويض فى حالة تعدد الناقلين:

تثير حالة تعدد الناقلين إشكالية توزيع المسئولية بينهم. ذلك أن المرسل لم يقم بالتعاقد مع كل ناقل على حدة ليتولى إنجاز مرحلة محددة من النقل، لكنه تعاقد مع الناقل الأول على أن يتولى كل ناقل إبرام عقد النقل اللازم لإنجاز المرحلة التالية من النقل. فإذا تبين له أو للمرسل إليه وصول البضائع وبها نقص أو تلف أو أن الناقل الأخير قد تأخر فى تسليمها، كيف يتسنى له تحديد المرحلة من النقل التى نشأ فيها الضرر إيذاناً بإثارة مسئولية الناقل الذى تولى هذه المرحلة من النقل؟

لقد أتى قانون التجارة الجديد بحكم فريد فى هذا الصدد، غافلاً اجتهاد

---

(١) المادة ٢٥٠ فقرة (٣) من التقنين التجارى.

القضاء فى المسألة[1]. ومفاد حكم القانون أنه إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسئولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده. ويقع باطلاً كل شرط على خلاف ذلك[2].

ويترتب على اعتبار الناقلين المتتابعين متضامنين قبل المرسل أو المرسل إليه أنه يمكن للمضرور إقامة دعوى المسئولية عليهم جميعًا، أو اختيار أى منهم لإقامة الدعوى عليه، ويمكن معه افتراض أن أياً من المرسل أو المرسل إليه سوف يرجع على الناقل الذى تعامل معه، فيرجع المرسل على الناقل الأول بينما يكون رجوع المرسل إليه على الناقل الأخير[3].

ولكن إذا دفع أحد الناقلين التعويض أو طولب به رسمياً فإنه يكون له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجرة النقل، على أن توزع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها. ويعفى من الاشتراك فى تحمل المسئولية الناقل الذى يثبت أن الضرر لم يقع فى الجزء الخاص به من النقل[4].

الفرع الثالث

انقضاء دعوى مسئولية الناقل

تخضع دعوى مسئولية الناقل للقواعد العامة فى التقاضى، ونشير إلى أنه يجوز فى المواد التجارية بوجه عام الاتفاق على التحكيم قبل قيام النزاع أو بعد قيامه مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى القوانين الخاصة[5].

---

(١) لقد كان القضاء يميز بين مسئولية الناقل الأول ومسئولية الناقلين التالين له. فالناقل الأول يكون مسئولاً من جميع مراحل النقل إن هو تعهد للمرسل السهر على إنجاز المراحل الأخرى للنقل، فيكون فى حكم الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة إلى المراحل التالية لتلك التى يتولاها بوسائله الخاصة. أما الناقلون التالون له، بمن فيهم الناقل الأخير، فلا يسألون إلا عن تعويض الضرر الذى ينشأ فى المرحلة التى يتولاها الناقل.

لمزيد من التفاصيل راجع : على البارودى ، فـ١٦٢.

(٢) المادة ٢٥٢ فقرة (١) من التقنين التجارى.

(٣) Cassation Commerciale, 8 Juin 1999, Bulletin Civil de la cour de cassation, 1999, IV, N° 125.

(٤) المادة ٢٥٢ فقرة (٢) من التقنين التجارى.

(٥) المادة ٧١ من القانون التجارى.

ولذلك ليس هناك ما يمنع الاتفاق فى عقد النقل على إحالة دعوى مسئولية الناقل إلى التحكيم، وإن خلا العقد من هذا الاتفاق يجوز للأطراف بعد قيام النزاع الاتفاق على عرضه على التحكيم ، وتخضع إجراءات التحكيم لأحكام القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ فى شأن التحكيم فى المواد المدنية والتجارية(١).

إلا أن التقنين التجارى الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ تضمن بعض الأحكام الخاصة بدعوى مسئولية الناقل، تحدد الحالات التى لا يجوز فيها سماع الدعوى من جهة وتلك التى تنقضى فيها الدعوى لمرور الزمن ضمن تنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء من جهة أخرى.

لذلك نعرض أولاً للدفع بعدم قبول دعوى مسئولية الناقل، ثم نعرض بعد ذلك لتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل.

وقبل تناول هاتين المسألتين نشير إلى وجوب العمل بأحكامهما سواء تم عرض النزاع على القضاء الوطنى أو على التحكيم، مادام القانون المصرى هو القانون الواجب التطبيق على النزاع.

أولاً : الدفع بعدم قبول دعوي مسئولية الناقل :

يجوز للناقل الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية إذا تسلم المرسل أو المرسل إليه البضائع دون تحفظ على التلف أو الهلاك الجزئى للبضائع ما لم يثبت المرسل إليه حالة الشئ ويقيم الدعوى على الناقل خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم(٢). ومبنى السقوط فى هذه الحالة هو إهمال المرسل أو المرسل إليه فى فحص البضائع عند تسلمها من الناقل فى مكان الوصول وإهماله التحفظ بشأن ما لحق بها من هلاك أو تلف عند تسلمها.

ويتضح من ذلك أن المقصود بالهلاك هو الهلاك الجزئى الذى يفترض فيه ثمة تسليم للبضائع للمرسل إليه خلافًا للهلاك الكلى الذى يتخلف عنده أدنى تسليم.

---

(١) الجريدة الرسمية، العدد ١٦ (تابع) ، ١٩٩٤/٤/٢١ ص٣ – ١٩.

(٢) المادة ٢٥١ فقرة (١) من التقنين التجارى .

ويستطيع المرسل أو المرسل إليه تفادى سقوط الحق فى الرجوع على الناقل باتخاذ الآتى :

١- إثبات حالة البضائع .

٢- إقامة الدعوى خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم.

وبالتالى نستطيع حصر نطاق الدفع بعدم قبول دعويى مسئولية الناقل فى ضوء الفروض التالية :

(أ) إذا تحفظ المرسل أو المرسل إليه حول الهلاك الجزئى أو التلف عند تسليم البضائع من الناقل فلا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى .

(ب) إذا لم يتحفظ المرسل أو المرسل إليه حول حالة الأشياء عند تسلمها، وعجز عن إثبات حالتها بعد ذلك، يجوز للناقل الدفع بعدم قبول الدعوى بغض النظر عن ميعاد رفعها.

(ج) إذا لم يتحفظ المرسل أو المرسل إليه عند التسليم، لكنه أثبت حالة الأشياء بعد ذلك ورفع دعوى المسئولية خلال تسعين يومًا من تاريخ التسلم، امتنع على الناقل التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى.

(د) إذا لم يتحفظ المرسل أو المرسل إليه عند التسلم، وأثبت حالة الأشياء بعد ذلك، لكنه أقام الدعوى بعد انقضاء ميعاد التسعين يومًا على تسليم الأشياء المنقولة، جاز للناقل التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى.

وبالإضافة إلى ما تقدم يجب مراعاة الأحكام التى أتى بها المشرع التجارى بشأن التمسك بعدم قبول الدعوى.

وتطبيقاً لهذه الأحكام لا يجوز للناقل التمسك بعدم قبول الدعوى فى حالتين:

الأولى : إذا ثبت أن الهلاك أو التلف نشأ عن غش أو أخطأ جسيم يصدر من الناقل أو من تابعيه. وقد أشرنا من قبل إلى تحديد مقصود الغش والخطأ الجسيم فى مواد النقل.

---

(١) المادة ٢٥١ الفقرتان ٢ و٣ من التقنين التجارى .

الثانية: إذا ثبت أن الناقل أو تابعيه تعمدوا إخفاء الهلاك الجزئى أو التلف. ففى هذه الحالة يعذر متسلم الشئ محل النقل عن عدم تحفظه بشأن حالته، إذ استحال عليه الكشف عما لحق به من هلاك جزئى أو تلف بسبب تعمد الناقل أو تابعيه إخفائه. ولا مجال كذلك لتحمل المدعى بالمسئولية تبعة عجزه عن إثبات أن الهلاك الجزئى أو التلف كان متحققاً وقت أن تسلم الأشياء من الناقل أو من تابعيه. يضاف إلى ذلك أن المدعى بالمسئولية لم يعد مقيداً برفع دعوى المسئولية خلال تسعين يوماً من تاريخ التسليم، نظراً لإمكانية تأخر اكتشاف الهلاك الجزئى أو التلف واستغراق تجميع عناصر إثبات حالة البضائع قدراً من الزمن .

ويشير المشرع التجارى إلى أنه فى غير الحالتين السابقتين، إذا أراد المدعى بالمسئولية إثبات حالة الأشياء تمهيداً لرفع الدعوى خلال التسعين يوماً، وجب أن يكون الإثبات بمعرفة أحد رجال الإدارة أو خبير يعينه القاضى بأمر على عريضة.

ويتضح من ذلك أن المرسل أو المرسل إليه ليس حراً فى إثبات حالة البضائع بكافة الطرق، وإنما يتعين عليه إثبات حالة البضائع إما بموجب محضر إثبات حالة على يد أحد رجال الإدارة وإما بموجب تقرير خبير يعينه القاضى المختص بأمر على عريضة.

ثانيًا: تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد النقل:

من القواسم المشتركة بين النظم القانونية المقارنة ميلها جميعًا إلى إرساء مدد تقادم قصيرة لدعوى مسئولية الناقل بوجه عام. فلا يقتصر الأمر على نوع من النقل دون الآخر، وأن تفاوتت مدد التقادم القصيرة بين نوع وآخر من النقل. ومرد ذلك أن ثبوت مسئولية الناقل تقتضى إقامة الدليل على عناصر هذه المسئولية، وهى جميعها بمثابة وقائع، يخشى مع مرور زمن طويل نسبياً ضياع عناصر إثباتها، فضلاً عما يترتب على ذلك من عدم استقرار للمراكز القانونية الناشئة عن عقد النقل فترة طويلة من الزمن[1].

---

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق ١٩٩٩، بند ٤٩٣. ويراعى أن الحكم الخاص بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقود النقل خروجاً على حكم المادة ٦٨ من التقنين التجارى التى تقضى بتقادم =

ولئن كانت مدد التقادم القصيرة تتعلق بصفة خاصة بدعاوى مسئولية الناقل، إلا أنه ليس هناك ما يمنع من مد المشرع للتقادم القصير إلى سائر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل. وهو ما أخذ به المشرع التجارى المصرى، ليس فقط بشأن نقل الأشياء، وإنما أيضاً بشأن أنواع النقل الأخرى[1].

وفى تنظيمه للتقادم القصير فى مجال نقل الأشياء، يشترط المشرع توفر بعض الشروط للتمسك به، ثم أنه يميز بين الحالات المختلفة للدعاوى الناشئة عن العقد من حيث مدد التقادم وبدء سريانها.

لذلك نبدأ باستعراض شروط التقادم القصير، ثم نعرض لحالاته المختلفة.

(أ) شروط التقادم القصير:

يمكن القول فى ضوء أحكام التقنين التجارى بوجوب توافر شرطين للعمل بأحكام التقادم القصير: أن تكون الدعوى ناشئة عن عقد النقل من جهة، ومن جهة أخرى أن يكون الطرف الذى يتمسك بالتقادم القصير حسن النية.

(١) نشوء الدعوي عن عقد النقل:

تعرض المشرع التجارى لحكم تقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل بنصه على تقادمها بمضى سنة[2].

ويتضح من ذلك أن المشرع التجارى يشترط للعمل بأحكام التقادم القصير أن تكون الدعوى ناشئة عن عقد النقل سواء تعلق الأمر بدعوى مسئولية الناقل أو بأى دعوى أخرى تنشأ عن العقد.

- الدعاوى الناشئة عن التزامات التجار قبل بعضهم البعض والمتعلقة بمعاملاتهم التجارية بمضى سبع سنوات من تاريخ حلول ميعاد الوفاء بالالتزام، إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك.
أما الأحكام الصادرة فى المنازعات الناشئة عن عقود النقل فتخضع لحكم المادة ٦٨ سالفة الذكر، وهو سقوط الأحكام النهائية الصادرة فى الدعاوى التجارية بمضى عشر سنوات .

(١) المادة ٢٤٥ من التقنين التجارى بشأن نقل الأشياء. المادة ٢٧٢ من التقنين التجارى بشأن نقل الأشخاص. المادة ٢٨٣ من التقنين التجارى بشأن الوكالة بالعمولة للنقل والتى تحيل إلى المادتين ٢٤٥ و٢٧٢ من التقنين. المادة ٢٩٦ من التقنين بشأن النقل الجوى. وكذلك المادة ٢٤٤ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن النقل البحرى للبضائع، والمادة ٢٦٣ من ذات القانون بشأن النقل البحرى للأشخاص.

(٢) المادة ٢٥٤ فقرة (١) من التقنين التجارى .

والمقصود بالدعوى الناشئة عن عقد النقل تعلق موضوع النزاع بالإخلال بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد سواء أكانت التزامات على عاتق الناقل أو على عاتق متلقى خدمة النقل[1].

ويترتب على ذلك أن التمسك بالتقادم القصير يكون قصراً على أطراف عقد النقل: الناقل والمرسل بصفة أساسية، والمرسل إليه فيما يثبت له من حقوق والتزامات تكون ناشئة عن عقد النقل. لذلك إذا تعلق موضوع النزاع بمسئولية الناقل وجب للتمسك بالتقادم القصير أن يكون أساس الدعوى هو المسئولية العقدية. وهو ما يؤدى إلى استبعاد حالات المسئولية المبنية على أساس المسئولية التقصيرية كرجوع المضرور على الناقل الفعلى، أو رجوع المضرور على أى من تابعي أو وكلاء الناقل سواء أكان ناقلاً متعاقداً أو ناقلاً فعلياً .

ومن جهة أخرى إذا كان الشرط للتمسك بالتقادم القصير هو نشأة الدعوى عن عقد النقل فإن علاقة متلقى خدمة النقل بالوكيل بالعمولة للنقل تخضع لأحكام التقادم القصير، وهو ما أكده المشرع التجارى بنصه على تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل للأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن نقل الأشياء[2]. لكن الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل لا تخضع لأحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل[3]. ولا يستثنى من ذلك سوى حالة تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاصة، إذ فى هذه الحالة يعد

---

(١) ويترتب على ذلك استبعاد الدعاوى المتعلقة بالمنازعات فى صحة عقد النقل من سريان أحكام التقادم القصير. والمثال على ذلك دعوى بطلان عقد النقل لعدم مشروعية المحل، أو دعوى إبطال العقد لنقص الأهلية أو لعيب الإرادة.

فالتقادم القصير لا يسرى إلا على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل بالتطبيق للأحكام الخاصة به الواردة بالتقنين التجارى. أما الدعاوى المتعلقة بتطبيق القواعد العامة فتسرى فى شأن تقادمها أحكام القواعد العامة.

(٢) المادة ٢٨٣ من التقنين التجارى التى تحيل إلى المادة ٢٥٤ بشأن نقل الأشياء .

(٣) والمقصود بذلك رجوع الموكل على الوكيل بالعمولة للنقل بالمسئولية عن الأضرار الناشئة من تنفيذ عقد النقل. أما رجوع الوكيل على الناقل فتسرى عليه الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل .

ناقلاً، فتسرى عليه أحكام عقد النقل بما فيها الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عنه.

وأخيراً يلاحظ أن الناقلين المتعاقبين إن وجدوا إنما يأخذون حكم الناقل المتعاقد، وبالتالى يجوز فى علاقتهم بمتلقى خدمة النقل، التمسك بأحكام التقادم القصير[1].

(٢) حسن نية من يتمسك بالتقادم القصير:

ينص المشرع التجارى على أنه لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه فى التقنين التجارى من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم[2].

ويلاحظ على النص المتقدم أنه مع سريان أحكام التقادم القصير على سائر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل لم يميز المشرع بين سوء نية الناقل وسوء نية متلقى خدمة النقل فيما يتعلق بالحرمان من التمسك بأحكام التقادم القصير. فمن صدر منه غش أو خطأ جسيم أو من تابعيه أو من وكلائه، لا يجوز له التمسك بأحكام التقادم القصير.

وتتجلى أهمية هذا الشرط عند إثارة مسئولية الناقل فمتى ثبت ارتكاب الناقل أو أحد تابعيه أو أحد وكلائه غش أو خطأ جسيم فإنه يحرم من التمسك بأحكام التقادم القصير.

---

(١) أما رجوع الناقل على الناقلين المتعاقبين، فقد نصت المادة ٢٥٤ فقرة ٢ من التقنين التجارى على تقادم الدعوى بمضى تسعين يوماً من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبته به رسمياً. ونذكر بأن الحكم المتقدم إنما يتعلق بنقل الأشياء وحده.

(٢) وتجدر الإشارة إلى أن هذا الحكم يختلف فى مضمونه عن الحكم الذى كان وارداً بالمادة ١٠٤ من التقنين التجارى القديم لعام ١٨٨٣ . فالمادة القديمة كانت تشترط للتمسك بالتقادم القصير انتفاء الغش أو الخيانة من جانب الناقل، فلم يكن الأمر يمتد إلى الخطأ الجسيم الصادر عن الناقل: محكمة النقض: محكمة النقض: الطعن رقم ٤٠٨ لسنة ٢٢ق، جلسة ١٩٥٦/٥/٣١، مجموعة أحكام النقض، بند ٧ ص٦٤٢.

أما فى حالة رجوع الناقل على متلقى خدمة النقل بالمسئولية ، فتتجلى أهمية شرط حسن النية بوجه خاص فيما يتعلق بمسئولية مرسل البضائع عن الأضرار التى تنجم عن عدم صحة أو عدم كفاية البيانات التى يقدمها للناقل، أو فيما يتعلق بمسئوليته عن الأضرار التى تنشأ عن العيب فى تغليف البضائع أو فى تعبئتها أو فى حزمها. فمتى ثبت غش المرسل أو تابعيه أو وكلائه أو ثبت خطؤهم الجسيم، فإنه لا يجوز للمرسل التمسك بأحكام التقادم القصير .

ويترتب على عدم جواز التمسك بأحكام التقادم القصير خضوع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل للقواعد العامة، مع مراعاة الحكم الخاص بتقادم الدعاوى الناشئة عن التزامات التجار قبل بعضهم البعض والمتعلقة بمعاملاتهم التجارية فتتقادم بمضى سبع سنوات من تاريخ حلول ميعاد الوفاء بالالتزام[1] .

(ب) حالات التقادم القصير :

تجدر الإشارة فى بادئ الأمر إلى أن تدخل المشرع التجارى بتنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل إنما يقتصر على تحديد مدد التقادم من جهة وعلى تحديد مبدأ سريان هذه المدد من جهة أخرى.

أما فيماعدا هذين الجانبين يخضع تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل للقواعد العامة فى التقادم. فهو دفع موضوعى لا يتعلق بالنظام العام، وبالتالى يجوز إبداء الدفع فى أى حال تكون عليها الدعوى ولو لأول مرة أمام محكمة الاستئناف. ولا يجوز إبداؤه لأول مرة أمام محكمة النقض فضلاً عن امتناع محكمة الموضوع عن الحكم به من تلقاء نفسها.

ومن جهة أخرى يخضع تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد للأسباب العامة لوقف وانقطاع التقادم .

أما بشأن مدد التقادم وبدء سريانها يميز المشرع التجارى بين تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل وتقادم دعوى الناقل فى الرجوع على الناقلين المتعاقبين.

---

(١) المادة ٦٨ من التقنين التجارى .

(١) تقادم دعاوي النقل:

تتقادم هذه الدعوى بمضى سنة، تبدأ من تاريخ تسليم البضائع للمرسل إليه أو الجمرك أو الأمين الذى يعينه القاضى لاستيداع الشئ[1]. وفى حالة الهلاك الكلى تسرى مدة التقادم من تاريخ انقضاء الميعاد الذى كان ليسلم فيه الناقل العادى البضائع إذا وجد فى ظروف مماثلة[2].

(٢) تقادم دعوي رجوع الناقل :

رأينا أنه فى حالة تدخل عدة ناقلين لتنفيذ النقل على التعاقب، يكون هؤلاء متضامنين تجاه المرسل والمرسل إليه. فإذا قام أحدهم بدفع التعويض أو طولب به رسمياً يحق له الرجوع على الناقلين الآخرين. وتتقادم دعوى الرجوع بمضى تسعين يوماً من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبة الناقل به رسمياً[3].

---

(١) Cassation Commerciale, 13 mars 1984, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1964, IV, No° 100.

(٢) Cassation Commerciale, 6 juin 1984, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1984, IV, N°190.

(٣) Cassation Commerciale, 26 mai 1988, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1988, IV, N° 73.

الباب الثانى
نقـــل الأشخـاص

تحت عنوان (نقل الأشخاص) يخصص قانون التجارة ١٧ لسنة ١٩٩٩ المواد من ٢٥٥ إلى ٢٧٢ لتنظيم عـقـد نقل الأشـخـاص والذى يخـضـع كـذلك للأحكام العامة للنقل الواردة فى ذات القانون .

وإلى جانب الأحكام العامة المشار إليها سوف نتناول آثار عقد نقل الأشخاص ومسؤولية ناقل الأشخاص.

الفصل الأول

الأحكام العامة لنقل الأشخاص

بالنسبة لنقل الأشخاص نتناول من الأحكام العامة المسألتين الآتيتين: تعريف عقد نقل الأشخاص من جانب، والأحكام الخاصة بإثبات العقد من جانب آخر. أما غيرهما من الأحكام العامة فقد سبق لنا العرض لها بمناسبة دراسة نقل البضائع.

المبحث الأول

تعريف عقد نقل الأشخاص

يمكن تعريف عقد نقل الأشخاص فى ضوء التعريف العام لعقود النقل الواردة فى قانون التجارة[1]. ففى ضوء هذا التعريف يمكن القول بأن عقد نقل الأشخاص هو العقد الذى بمقتضاه يقوم الناقل بوسائله الخاصة بتغيير مكان شخص إلى مكان معين مقابل أجرة.

وأسوة بعقد نقل الأشياء لا يبين القانون كيفية إبرام عقد نقل الأشخاص. إلا أنه طبقاً للقواعد العامة يمكن القول بأن العقد عقد رضائى ينعقد بتبادل الإيجاب والقبول بين الناقل أو من ينوب عنه وبين الراكب ودون وجوب توافر أى شرط آخر، لا من حيث الشكل الذى يتخذه العقد أو من حيث تنفيذ الالتزامات الناشئة عنه[2].

إلا أنه يلزم الإشارة إلى أنه فى بعض الأحوال يتم إبرام العقد فى المكان الذى توجد عنده مركبة النقل. وفى هذه الحالة يعد وقوف مركبة النقل فى مكان مخصص لها كرصيف ميناء نهرى أو محطة حافلات بمثابة إيجاب صادر من الناقل بينما يمثل صعود الراكب إلى مركبة النقل بمثابة القبول الذى به ينعقد العقد. وفى ذلك يذكر القانون أن صعود الراكب إلى وسيلة النقل يعتبر قبولاً

---

(١) المادة ٢٠٨ من قانون التجارة .

(٢) سميحة القليوبى ، المرجع السابق، بند ٤٣٦ .

للإيجاب الصادر من الناقل إلا إذا ثبت أن نية الراكب لم تتجه إلى إبرام عقد النقل[١].

المبحث الثاني

إثبات عقد نقل الأشخاص

طبقاً لقانون التجارة يمكن إثبات جميع عقود النقل بكافة طرق الإثبات[٢]. وبالتالى يجوز إثبات عقد نقل الأشخاص بكافة الطرق بما فيها شهادة الشهود والقرائن[٣].

وبالرغم من أنه لا يلزم إثبات العقد بالكتابة إلا أن صوراً عديدة لنقل الأشخاص تشهد إصدار مستند يكون دالاً على إبرام العقد، مثل إصدار التذاكر فى وسائل النقل العام أو فى النقل بواسطة قطارات السكك الحديدية. ويشير إصدار هذه التذاكر إلى نشوء عرف يملى إثبات العقد بالكتابة، وعندئذ لا يجوز إثبات العقد إلا بالكتابة أو ما قوم مقامها من إقرار أو يمين.

ويجيز القانون للراكب (النزول) عن بطاقة النقل قبل مباشرته إلا إذا كانت البطاقة باسم الراكب وروعى فى إعطائها له اعتبارات شخصية[٤]. والصحيح هو تمكين الراكب من التنازل عن بطاقة النقل لا النزول عنها.

وتجدر الإشارة إلى أنه طبقًا للمادة الخامسة بند (ج) من قانون التجارة يعتبر النقل البرى والنقل فى المياه الداخلية نشاطاً تجارياً بالنسبة إلى الناقل. وترتيباً على ذلك يعتبر عقد النقل عملاً تجارياً بالنسبة إلى الناقل الذى يحترف نشاط النقل بينما يعد العقد عملاً تجارياً بالنسبة إلى الراكب إذا كان تاجراً وكان يستقل مركبة النقل لأغراض تجارته.

---

(١) المادة ٢١٠ فقرة (٣) من قانون التجارة.

(٢) المادة ٢١٠ فقرة (١) من القانون .

(٣) سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ٤٣٦ .

(٤) المادة ٢٦٠ من قانون التجارة .

الفصل الثانى

آثار عقد نقل الأشخاص

فى ضوء أحكام قانون التجارة يعتبر عقد نقل الأشخاص من العقود الملزمة للجانبين بحيث تترتب التزامات على عاتق كل من الناقل والمسافر.

المبحث الأول

التزامات الناقل

هناك التزامان جوهريان يترتبان على عاتق الناقل: الأول هو تغيير مكان المسافر وأمتعته وتوصيله إلى مكان الوصول، والثانى هو ضمان سلامة المسافر أثناء الرحلة.

المطلب الأول

التزم الناقل بتغيير مكان المسافر وأمتعته

طبقًا للقانون يلتزم الناقل بنقل المسافر وأمتعته التى تعهد إليه إلى مكان الوصول فى الموعد المتفق عليه أو المذكور فى لوائح النقل أو الذى يقضى به العرف. أما إذا لم يكن ميعاد الوصول معيناً فإنه يجب تنفيذ النقل فى الميعاد الذى يستغرقه الناقل العادى إذا وجد فى نفس الظروف[١].

ويمثل تغيير مكان المسافر من مكان القيام إلى مكان الوصول جوهر النقل. ومع ذلك قد تحول بعض العوارض دون إتمام عملية النقل. فقد تحول القوة القاهرة دون مباشرة النقل أو تقوم ظروف تجعله خطراً على الأرواح. وفى هذه الحالة لا يلتزم الناقل بأداء تعويض بسبب عدم تنفيذ النقل ولا يستحق كذلك أجرة النقل. أما إذا حالت القوة القاهرة دون المضى فى تنفيذ النقل بعد البدء فيه فلا يستحق الناقل الأجرة إلا عن الجزء الذى تم من النقل[٢].

---

(١) المادة ٢٦٣ فقرة (١) من قانون التجارة.

(٢) المادة ٢٥٦ من قانون التجارة.

أما إذا تعطل النقل بسبب يرجع إلى الناقل أو تابعيه أو الوسائل التى يستعملها الناقل جاز للراكب اختيار وسيلة نقل أخرى، وفى هذه الحالة يتحمل الناقل مصاريف إيصاله إلى المكان المتفق عليه. وللراكب كذلك اختيار انتظار عودة حركة النقل إلا أنه لا يجوز فى هذه الحالة مطالبته بأداء أية أجرة إضافية دون إخلال بحق الراكب فى الحصول على تعويض فى الحالتين إن كان له مقتضى[١].

ومن جهة أخرى يلاحظ أن الإنسان لن ينتقل لمسافة طويلة نسبيًا إلا مصاحبًا معه أمتعته. لذلك يمتد التزام الناقل بنقل المسافر إلى نقل الأمتعة الخاصة به. ويخول القانون للناقل فحص أمتعة الراكب قبل مباشرة النقل أو أثناء الطريق. ويكون هذا الفحص فى حضور الراكب أن أمكن من أجل التحقق من مطابقة الأمتعة لشروط النقل[٢].

والأصل أن يتحدد مكان الوصول فى اتفاق الطرفين على النقل. ويكون ذلك على وجه الخصوص متى كان العقد يبرم قبل تنفيذ النقل أو متى كان لزاماً على المسافر أن يحجز مكانًا له على مركبة النقل. ولكن يجوز للمسافر فى بعض الفروض أن يقوم بتعيين مكان الوصول إلى الناقل أو أحد تابعيه أثناء الطريق. ويكون ذلك بصفة أساسية عندما يستقل الراكب سيارة أجرة فيستطيع توجيه سائق المركبة إلى مكان الوصول عند بدء النقل كما قد يطالبه بتعديل مكان الوصول أثناء الطريق.

ومن جانب آخر يلتزم الناقل بتنفيذ عملية النقل فى اليوم المتفق عليه لوصول البضائع. فإذا كانت مركبة النقل تعمل فى خطوط نقل منتظمة يكون موعد بدء السفر ووصول مركبة النقل محدداً فى جدول يعلنه الناقل لرحلاته المنتظمة. أما إذا لم يتفق الطرفان على موعد لتنفيذ النقل ولم تكن رحلة مركبة النقل من الرحلات المنتظمة يتحدد موعد إنجاز عملية النقل طبقاً للعرف[٣]، وإلا يتحدد

---

(١) المادة ٢٥٩ من قانون التجارة.

(٢) المادة ٢٦٣ فقرة (٢) من قانون التجارة.

(٣) سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ٤٤٢.

موعد الوصول طبقاً للمعيار الموضوعى الذى أخذ به المشرع المصرى وهو موعد وصول الناقل العادى الذى يوجد فى نفس الظروف.

المطلب الثاني

التزام الناقل بضمان سلامة المسافر

تطبيقاً للقانون يضمن الناقل سلامة المسافر أثناء تنفيذ عملية النقل(١) . إلا أن القانون اكتفى ببيان أن الناقل يكون مسؤولاً عن الأضرار البدنية التى تلحق بالمسافر أثناء الرحلة لكنه لم يبين ماذا عسى الناقل عمله لاعتباره قد أوفى بهذا الالتزام .

إلا أنه يمكن القول أن الالتزام بضمان السلامة يتطلب من الناقل أداءين جوهريين:

الأول : هو إعداد مركبة النقل على نحو يسمح بنقل المسافر فى ظروف آمنة.

الثاني: هو اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان راحة المسافر أثناء الرحلة.

فمتى قام الناقل بالأعمال التى يتحقق بها الهدفان المشار إليهما يعد قد أوفى بالتزامه بضمان سلامة المسافر.

ويلاحظ فى هذا الصدد أن التدابير الواجب اتخاذها لضمان راحة الركاب إنما تتحدد فى كثير من الأحيان فى ضوء الدرجة التى يستقلها الراكب فى مركبة النقل. لذلك إذا اضطر الراكب إلى استعمال مكان فى درجة أقل من الدرجة المبينة فى بطاقة النقل جاز له مطالبة الناقل برد الفرق بين أجرتى الدرجتين. وإذا كان الراكب قد دفع أجرة إضافية من أجل التمتع بمزايا خاصة جاز له المطالبة برد هذه الأجرة الإضافية إذا لم يهئ الناقل المزايا التى نقابلها(٢) .

---

(١) المادة ١/٢٦٤ من قانون التجارة.

(٢) المادة ٢٦١ من قانون التجارة .

المبحث الثاني

التزامات المسافر

هناك التزامان جوهريان يرتبهما عقد النقل على علي عاتق المسافر: فمن جانب يجب على المسافر الوفاء بأجرة الناقل، ويجب عليه من جانب آخر احترام التعليمات الصادرة له من الناقل.

المطلب الأول

الالتزام بدفع الأجرة

تطبيقًا للقانون يلتزم المسافر بدفع أجرة النقل فى الميعاد المتفق عليه أو المعين فى لوائح النقل أو الذى يقضى به العرف بحسب الأحوال[1]. ويجب بشأن الالتزام بدفع الأجرة تناول ثلاث مسائل: مقدار الأجرة، وزمان الوفاء بها، وأثر عدول المسافر عن الرحلة على التزامه بدفع الأجرة.

أولاً : مقدار أجرة النقل:

الأصل هو أن يتولى عقد النقل تحديد مقدار الأجرة. ومع ذلك إذا كانت مركبة النقل تعمل فى خطوط نقل منتظمة وطبقًا لمواعيد منتظمة عادة ما تحدد لوائح النقل المنظمة لنشاط الناقل تحديد أجرة النقل دون إمكانية مراجعتها أو المساومة بشأنها من قبل المسافر[2].

أما فى حالة عدم الاتفاق أو غياب اللوائح المحددة لأجرة النقل يتولى القاضى تحديد الأجرة طبقًا للعرف. لكن فى جميع الأحوال لابد من مراعاة أن الأجرة تتحدد فى المقام الرئيسى بالمسافة التى تقطعها مركبة النقل، وبصفة ثانوية بالخدمات التى يقدمها الناقل للمسافر أثناء الرحلة.

---

(١) المادة ٢٥٥ فقرة (١) من قانون التجارة .

(٢) غالباً ما تبدو عقود النقل بواسطة المراكب أو قطارات السكك الحديدية كعقود إذعان حيث لا يملك المسافر مساومة الناقل على شروط النقل أو الأجرة والتى ينفرد الناقل بتحديدها. وعادة ما يبرر الإذعان فى هذه العقود باعتبارات حسن إدارة مشروع النقل التى تستلزم توحيد أنماط التعاقد مع جميع المسافرين فى الرحلة الواحدة فضلاً عما تستلزمه اعتبارات سلامة الرحلة من نفقات يحق للناقل استردادها عبر أجرة النقل.

ثانيًا: زمان الوفاء بالأجرة:

الأصل أن يكون الوفاء بأجرة النقل مقدماً، ويكون ذلك بأداء المسافر الأجرة إما عند إبرام عقد النقل أو عند استقلاله مركبة النقل. لكن في الأحوال التي يتحدد فيها مكان الوصول أثناء الطريق تصبح الأجرة مستحقة عند الوصول إذ لا تتحدد المسافة التي قطعتها المركبة إلا عند الوصول.

ثالثا: أثر عدول المسافر عن الرحلة على الوفاء بأجرة النقل:

يلتزم المسافر بأداء كامل الأجرة وأن قرر العدول عن تنفيذ النقل(١). ويكون ذلك عادة عندما يكون المسافر قد حجز لنفسه مكاناً على متن مركبة النقل في رحلة محددة ثم عدل عن الرحلة وعندئذ يبقى ملتزمًا بأداء الأجرة وإلا لحق الضرر بالناقل دون خطأ منه. وعلى ذلك إذا لم يحضر الراكب في الميعاد المعين للنقل استحقت عليه الأجرة كاملة. وإذا كان قد دفعها جاز له تنفيذ النقل في ميعاد لاحق إلا إذا اتفق أو جرى العرف على غير ذلك(٢).

ومع ذلك إذا تبين أن المضي في تنفيذ العقد بعد البدء فيه صار مستحيلاً نتيجة ضرورة ألجأت الراكب إلى العدول عن النقل لا تستحق الأجرة إلا أجرة الجزء الذي تم من النقل(٣). وتجدر الإشارة إلى أنه في مثل هذه الحالة لا تعود استحالة تنفيذ النقل إلى الناقل، ومع ذلك يقرر القانون انفساخ عقد النقل انفساخاً جزئياً وبالتالي انقضاء الالتزام بدفع الأجرة انقضاء جزئياً كذلك.

وبالإضافة إلى ذلك لا يلتزم المسافر بأداء الأجرة إذا أخطر الناقل بعدوله عن الرحلة قبل اليوم المحدد لتنفيذ النقل(٤). وبالتالي يمكن للمسافر فسخ عقد النقل بإرادته المنفردة إذا أخطر الناقل بذلك قبل يوم واحد على الأقل من موعد بدء السفر. ويجوز للراكب في أحوال الضرورة عمل الإخطار بالعدول في نفس اليوم المعين للنقل بشرط أن يصل الإخطار قبل الساعة المعينة لتنفيذ النقل.

---

(١) سميحة القليوبي، المرجع السابق، بند ٤٣٧.

(٢) المادة ٢٥٨ من قانون التجارة.

(٣) المادة ٢٥٧ فقرة (٣) من قانون التجارة.

(٤) المادة ٢٦٢ من قانون التجارة.

رابعًا : ضمانات الوفاء بالأجرة :

يمنح قانون التجارة للناقل الأشخاص ضمانتين جوهريتين لاستيفاء أجرة النقل[1]: الأولى هى حق حبس أمتعة الراكب والثانية هى الامتياز المقرر له على الثمن الناتج من التنفيذ على تلك الأمتعة.

ولا تقتصر الضمانات على الوفاء بأجرة النقل وإما تمتد لتشمل جميع المبالغ التى تكون مستحقة بسبب النقل.

وتجدر الإشارة إلى نص القانون على إتباع إجراءات التنفيذ على الأشياء المرهونة رهناً تجارياً عند التنفيذ على الأمتعة ضماناً للوفاء بأجرة النقل، وهى تلك الإجراءات المقررة بموجب المواد ١٢٦ و١٢٧ و١٢٨ من قانون التجارة.

المطلب الثاني

الالتزام باحترام تعليمات الناقل

يقضى القانون بوجوب إتباع تعليمات الناقل المتعلقة بالنقل[2].

وقد تتعلق هذه التعليمات بضرورة أن يقو المسافر بحجز مكان له فى مركبة النقل، أو بمكان أو زمان التقدم لاستقلال مركبة النقل، أو بحجم ووزن الأمتعة التى يجوز للمسافر اصطحابها معه، أو تكون تعليمات الناقل متعلقة بتدابير السلامة الواجب مراعاتها أثناء الرحلة[3].

وجدير بالذكر أن التزام المسافر باحترام تعليمات الناقل هو التزام جوهرى على عاتقه، فإن هو أخل بإتباع هذه التعليمات اتسع بذلك نطاق خطأ المضرور عند أية محاولة لإثارة مسؤولية الناقل عن الأضرار التى تلحق بالمسافر . فخطأ المضرور من أسباب دفع مسؤولية الناقل، ويكفى هذا الأخير إثبات أن إخلال المسافر بتعليمات السلامة هى التى أدت إلى إلحاق الضرر به حتى تبرأ ذمته من الالتزام بدفع التعويض .

---

(١) المادة ٢٥٧ الفقرتان (١) و(٢) من قانون التجارة .

(٢) المادة ٢٥٥ فقرة (٢) من قانون التجارة .

(٣) سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ٤٣٧ .

وتطبيقًا لذلك ينص قانون التجارة على أنه على الراكب حراسة الأمتعة والحيوانات التى يرخص له فى نقلها معه، ولا يسأل الناقل عن ضياعها أو عما يلحقها من أضرار إلا إذا أثبت الراكب صدور خطأ من الناقل أو من تابعيه، بل إن الراكب هو الذى يسأل عن الضرر الذى يلحق الناقل أو تابعيه أو الغير بسبب الأمتعة أو الحيوانات التى ينقلها معه[١].

(١) المادة ٢٦٩ الفقرتان (١) و(٢) من قانون التجارة .

الفصل الثالث

مسؤولية ناقل الأشخاص

فى ضوء الأحكام الواردة فى قانون التجارة نعرض للمسائل الآتية: حالات المسؤولية ، حكم شروط الإعفاء من المسؤولية ، وأسباب دفع المسؤولية ، وانقضاء دعوى المسئولية بالتقادم.

المبحث الأول

حالات مسؤولية الناقل

يكون ناقل الأشخاص مسئولاً فى ثلاث حالات هى الأضرار البدنية التى تلحق بالمسافر أثناء تنفيذ النقل، والأضرار المادية التى تلحق الأمتعة التى تسلم إلى الناقل، والأضرار الناشئة عن التأخير فى الوصول. وينص قانون التجارة على أن الناقل يكون مسؤولاً عن التأخير فى الوصول وعما يلحق الراكب من أضرار بدنية أو مادية[1].

المطلب الأول

الأضرار البدنية

يكون الضرر بدنياً متى كان ماساً بسلامة المسافر الجسدية. ويوصف الضرر البدنى كثيراً بالأذى البدنى ، وتتمثل أقصى درجاته فى إزهاق الروح أى الوفاة. ويشمل الضرر البدنى كذلك كافة المظاهر الأخرى لانتهاك السلامة الجسدية للمسافر مثل الجرح والنزيف وبتر الأطراف والكسور والشروخ والحروق والكدمات والسحجات والأمراض التى يسببها حادث أثناء الرحلة، ومنها الأمراض العصبية، ويكون الناقل مسؤولاً عن تعويض جميع هذه الأضرار.

وفيما يخص حالة وفاة المسافر يجيز القانون للورثة المطالبة بالتعويض عن الأضرار التى لحقت بمورثهم سواء كانت الوفاة قد وقعت إثر الحادث مباشرة أو

---

(١) المادة ٢٦٥ من قانون التجارة .

وقعت بعد انقضاء مدة من الزمن[١]. كذلك ينص القانون على أنه إذا توفى المسافر أو أصيب بمرض أثناء تنفيذ عقد النقل التزم الناقل بأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعته إلى أن تسلم إلى ذوى الشأن. وإذا وجد فى محل الوفاة أحد ذوى الشأن جاز له أن يتدخل لمراقبة هذه التدابير وأن يطلب من الناقل تسليمه إقرارا بأن أمتعة المتوفى فى حيازته[٢]. وتجدر الإشارة إلى أنه لا يلزم فى تطبيق هذا الحكم أن تكون الوفاة قد نتجت عن حادث تعرضت له مركبة النقل، ففى جميع حالات الوفاة، حتى تلك التى تكون الوفاة فيها طبيعية، يلتزم الناقل باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على أمتعة المتوفى.

ويلاحظ أن المحاكم لم تستقر بعد على اعتبار الأضرار النفسية التى تصيب المسافر نتيجة لحادث من حوادث النقل من الأضرار البدنية التى يسأل عنها الناقل. والمثال على ذلك إصابة المسافر باضطراب نفسى شديد نتيجة للحادث الذى تعرض له، أو إصابته بعقدة نفسية من ركوب مركبات النقل، أو تعرضه للبكاء الهيستيرى كلما تذكر الحادث. وتميل بعض المحاكم إلى الحكم على الناقل بالتعويض إذا أدى الضرر النفسى إلى إصابة المريض بمرض عضوى، كما تميل إلى شمول التعويض الأضرار النفسية التى تخلفها الأضرار البدنية التى أصيب بها الإنسان ابتداء، لكنها لا تميل، إلا فيما ندر، إلى تعويض الضرر النفسى المحض. ومع ذلك من الثابت علمياً أن أى اضطراب نفسى يكون نتيجة خلل فى بعض أعضاء الجسد عن أداء وظيفتها، مثل الإفرازات الزائدة أو الناقصة لبعض الغدد أو الخلل فى التفاعل الكيميائى للعناصر اللازمة لحسن أداء أعضاء الجسد لوظائفها الحيوية. لذلك نرى أن الضرر النفسى هو بطبيعته ضرر بدنى وبالتالى لابد من- أن يلتزم الناقل بتعويضه فى جميع الأحوال.

---

(١) المادة ٢٧١ من قانون التجارة .

(٢) المادة ٢٧٠ من قانون التجارة . ولمزيد من التفاصيل انظر: سميحة القليوبى ، المرجع السابق، بند ٤٤٤.

المطلب الثاني

الأضرار المادية

يلتزم الناقل بتوصيل المسافر وأمتعته إلى مكان الوصول. وبالتالى يسأل الناقل عن الأضرار التى تلحق بالأمتعة أثناء الرحلة ويلتزم الناقل بدفع التعويض عن هذه الأضرار.

إلا أن القانون يميز بين نوعين من الأمتعة: الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة.

١- **الأمتعة المسجلة** : هى تلك الأمتعة التى يعهد بها المسافر إلى الناقل فيقوم بتسليمها إياه عند بدء الرحلة من أجل أن يتولى الناقل شحنها فى مركبة النقل تمهيداً لنقلها إلى مكان الوصول. وتصبح هذه الأمتعة فى حراسة الناقل منذ تسلمه إياها من المسافر فى مكان القيام وحتى تسليمها له فى مكان الوصول[١].

ويحيل المشرع التجارى إلى الأحكام المنظمة لنقل الأشياء فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الأمتعة المسجلة. وفى ذلك ينص قانون التجارة على أن يخضع نقل الأمتعة المسجلة للأحكام الخاصة بنقل الأشياء[٢]. وتتعلق هذه الأحكام بالتزام الناقل بنقل الأمتعة وضمان وصولها كاملة وسليمة وفى الميعاد وبمسؤولية الناقل فى حالات الهلاك والتلف والتأخير.

٢- **الأمتعة غير المسجلة**: وهى تلك الأغراض الشخصية التى يحتفظ بها المسافر عند صعوده إلى مركبة النقل ولا يعهد بها إلى الناقل لنقلها[٣].

وطبقاً للقانون لا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار التى تلحق بالأمتعة غير المسجلة ما لم يثبت المسافر أن الضرر قد نشأ عن خطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه[٤].

---

(١) سميحة القليوبى ، المرجع السابق، بند ٤٤٧ .

(٢) المادة ٢٦٩ فقرة (٣) من القانون .

(٣) سميحة القليوبى ، المرجع السابق، بند ٤٤٧ .

(٤) المادة ٢٦٩ فقرة (١) من قانون التجارة .

ويشير الحكم المتقدم إلى أنه حيث لا تقوم حراسة الناقل للأشياء لا تفترض مسئوليته. فالمسافر قد احتفظ بحيازة أغراضه الخاصة وبالتالى بقى هو الحارس لها، فإن هو أراد إثارة مسؤولية الناقل عليه أن يقيم الدليل على ارتكاب هذا الأخير هو أو أحد تابعيه خطأ أدى إلى وقوع الضرر. وبعبارة أخرى حيث لا مجال لافتراض مسؤولية الناقل يعود المشرع إلى القواعد العامة فى المسؤولية العقدية، أى إلى ضرورة إثبات الخطأ الذى أدى إلى وقوع الضرر.

ولقد أشارنا من قبل إلى أن المشرع المصرى يقرن الحيوانات التى يصرح للمسافر بسفرها معه بالأمتعة غير المسجلة. وبالتالى لا يسأل الناقل عن الأضرار التى تلحق بهذه الحيوانات ما لم يقم الراكب الدليل على ارتكاب الناقل أو أحد تابعيه خطأ أدى إلى وقوع الضرر.

المطلب الثالث

التأخير في الوصول

يكون الناقل مسؤولاً عن تعويض الضرر الذى يلحق بالمسافر نتيجة التأخير فى الوصول[1].

وجدير بالإشارة إلى أن التأخير قد يجد مصدره فى أحد أحداث ثلاثة: عيب مركبة النقل المستخدمة فى إنجاز عملية النقل، أو خطأ قائد المركبة أو أى تابع آخر للنقل، أو حادث استثنائى وقع أثناء الرحلة. ويكون الناقل مسؤولاً إذا كان التأخير نتيجة عيب فى مركبة النقل لأنه مسؤول عن إعداد المركبة على نحو يجعلها صالحة لانجاز عملية النقل. وإذا كان التأخير عائداً إلى خطأ أحد التابعين فقد أشار القانون إلى أن الناقل يكون مسؤولاً عن أفعال الأشخاص الذين يستخدم فى تنفيذ التزاماته المترتبة على عقد النقل[2].

أما الأحداث الاستثنائية التى قد تقع أثناء الرحلة فمنها ما يؤدى إلى ثبوت مسؤولية الناقل ومنها ما لا يؤدى إلى هذه النتيجة. فمتى توافرت فى الحدث

---

(١) سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ٤٤٤.

(٢) المادة ٢١٣ فقرة (١) من قانون التجارة.

خصائص القوة القاهرة لم يعد الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن التأخير فى الوصول.

وجدير بالإشارة إلى أن التأخير فى ذاته ليس موجباً للتعويض ما لم ينتج عنه ضرر يلحق بالراكب. والمثال على ذلك إضاعة فرصة عمل أو اشتراك فى مسابقة أو حضور مناسبة هامة نتيجة التأخير فى وصول مركبة النقل إلى مكان الوصول. أما إذا كان هناك تأخير لم يلحق ضرراً بالراكب لا يكون الناقل ملتزماً بأداء أى تعويض. لذلك يجب على الراكب أن يقيم الدليل على الضرر الذى لحق به من جراء التأخير إذا أراد الحصول على التعويض من الناقل.

المبحث الثاني

شروط الإعفاء من مسئولية الناقل

تجيز القواعد العامة فى العقود اتفاق المتعاقدين على إعفاء المدين من المسئولية، تطبيقاً لمبدأ سلطان الإرادة[1]، ما لم يقدر المشرع أن هناك حالات المسئولية المدنية تتعلق بالنظام العام فلا يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من المسئولية.

وبشأن إعفاء الناقل من المسئولية بناء على اتفاق أطراف عقد النقل يميز القانون بين حالات المسئولية عن الأضرار البدنية من جهة والحالات الأخرى لمسئولية الناقل، أى المسئولية عن الأضرار المادية والأضرار الناجمة عن التأخير.

المطلب الأول

بطلان شروط الإعفاء من المسئولية عن الأضرار البدنية

يقضى القانون ببطلان أى شرط يتضمنه عقد النقل يؤدى إلى إعفاء الناقل إعفاءاً كلياً أو جزئياً من المسئولية عن الأضرار البدنية. ويعتبر فى حكم الإعفاء من المسئولية كل شرط يكون من شأنه إلزام الراكب على أى وجه بدفع أو بعض

(١) المادة ٢١٧ من القانون المدنى.

نفقات التأمين ضد مسئولية الناقل وكذلك كل شرط ينزل بموجبه الراكب عن حقوقه فى التأمين ضد أخطاء الناقل[1].

وبناء على النص المتقدم تبطل الشروط المباشرة وغير المباشرة التى من شأنها إعفاء الناقل من تحمل عبء التعويض رغم ثبوت مسئوليته. ويقع الشرط باطلاً بطلاناً مطلقًا مع صحة العقد الذى يستمر فى ترتيب آثاره. ويعتبر بطلان شروط الإعفاء من المسئولية عن الرعاية الفائقة التى يوليها المشرع للسلامة البدنية التى يجب حمايتها من أى مساس بها. فلا يجوز بالتالى أن يتقرر إعفاء الناقل من المسئولية باتفاق الطرفين، كما لا يجوز الاتفاق على تحديد مسئولية الناقل بتحديد حد أقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل بدفعه[2].

ومن أمثلة الشروط غير المباشرة المفضية إلى إعفاء الناقل من المسئولية، فضلاً عما ذكره القانون، الاتفاق على تقصير مدد تقادم دعاوى مسئولية الناقل. ذلك أن تقصير مدة التقادم عما قرره القانون من شأنه أن يؤدى إلى فوات إمكانية إقامة الدعوى نظراً للوقت الذى يستغرقه جمع الأدلة الثبوتية على وقوع الضرر. وبالتالى إذا حكمت المحكمة برفض الدعوى لانقضائها بالتقادم يفلت الناقل من المسئولية عن الأضرار التى لحقت بالراكب.

المطلب الثاني

شروط الإعفاء من المسئولية عن غير الأضرار البدنية

يقضى القانون بأنه فيماعدا حالتى الغش والخطأ الجسيم الذى يرتكبه أى من الناقل أو تابعيه يمكن الاتفاق على إعفاء الناقل من المسئولية عن الأضرار المادية وتلك الناشئة عن التأخير فى الوصول. إلا أنه يجب أن يكون الاتفاق على الإعفاء مكتوباً وإلا اعتبر كأن لم يكن[3].

---

(١) المادة ٢٦٧ من قانون التجارة.

(٢) سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ٤٤٥.

(٣) المادة ٢٦٨ من قانون التجارة.

وترتيباً على ذلك يجيز القانون لأطراف عقد النقل الاتفاق على إعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك أو تلف الأمتعة أو عن الأضرار التى تلحق بالمسافر نتيجة التأخير فى الوصول. إلا أن الإعفاء يبقى متوقفاً على اتفاق الطرفين، ويكون الاتفاق صحيحاً منتجاً لآثاره ما لم يكن الضرر قد وقع نتيجة خطأ عمدى أو خطأ جسيم ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه(١).

ويشترط القانون أن يكون شرط الإعفاء من المسئولية مكتوباً وإلا اعتبر الشرط كأن لم يكن. فغذا كان يكفى ثبوت الشرط فى تذكرة السفر أو فى أية وثيقة أخرى، إلا أنه يلزم لفت نظر المسافر إلى الإعفاء من المسئولية بأن يكون الشرط واضحاً، وذلك حتى يتسنى للمسافر أن يتخذ التدابير اللازمة لحماية مصالحه كعقد التأمين على أمتعته مثلاً. لذلك إذا أصدر الناقل تذكرة سفر فغالباً ما يأتى شرط الإعفاء من المسئولية ضمن بيانات التذكرة ، وفى حالة عدم إصدار الناقل تذكرة السفر يقوم بإخطار المسافر كتابة بالإعفاء من المسئولية .

وإذا جاء شرط الإعفاء من المسئولية مكتوباً ولكن دون أن يسترعى انتباه الراكب نتيجة لنمط كتابته جاز للمحكمة اعتبار الشرط كأن لم يكن. ويلاحظ فى هذا الصدد أن عدم كتابة الشرط على الإطلاق موجب لاعتباره كأن لم يكن، بينما إذا كان مكتوباً على نحو لا يسترعى انتباه الراكب فإن المحكمة تحتفظ بسلطة تقديرية إزاء مدى اعتبار الشرط كأن لم يكن. ومتى اعتبر الشرط كذلك يكون الناقل مسئولاً عن الأضرار المادية التى تلحق بالراكب.

ينص القانون على أنه لا يجوز للناقل أن ينفى مسئوليته إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ الراكب(٢).

ويتضح من ذلك أنه طبقاً لقانون التجارة يعتبر التزام الناقل بتوصيل المسافر إلى مكان الوصول سليماً معافاً هو التزام بتحقيق نتيجة. ولا يلزم المضرور أو

---

(١) سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ٤٤٦ .

(٢) المادة ٢٦٦ من قانون التجارة .

ورثته إثبات خطأ الناقل أو تابعيه الذى أدى إلى وقوع الضرر. وبعبارة أخرى تكون مسئولية الناقل مفترضة مادام أن الضرر قد نشأ أثناء الرحلة[(١)] .

ويقع على عاتق الناقل الالتزام بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المسافر الذى أدى إلى وقوع الضرر. ويفترض ذلك أن يكون سبب الضرر معلومًا وقد أقيم الدليل عليه أمام المحكمة المختصة بنظر النزاع. وعلى القاضى تكييف الحدث الذى يقيم الناقل الدليل عليه بين اعتباره قوة قاهرة أو خطأ من المضرور ليقرر إعفاء الناقل من المسئولية. وبالتالى إذا بقى سبب الضرر مجهولاً ثبتت مسئولية الناقل عن تعويض هذا الضرر لأنه فشل فى واقع الأمر فى إثبات أن سبب الضرر هو بمثابة قوة قاهرة أو خطأ ارتكبه المسافر .

ولا تختلف تطبيقات القوة القاهرة فى مجال نقل الأشخاص عن تطبيقاتها فى مجال نقل الأشياء مثل الحوادث الطبيعية وأفعال الأمير وخطأ الغير الذى تتوافر فيه خصائص القوة القاهرة، وهى أن يكون الخطأ غير متوقع، لا يد للناقل فى حدوثه، ولا يستطيع دفعه.

أما فيما يتعلق بخطأ المسافر فقد رأينا من قبل أن معظم حالات خطأ المضرور تتمثل فى إخلال هذا الأخير بتعليمات الناقل، وخاصة تلك المتعلقة بسلامة المسافر، وهو ما أدى إلى وقوع الضرر البدنى بالمسافر. كذلك قد يتمثل خطأ المضرور فى عدم إحكام المسافر ربط أو حزم أمتعته مما أدى إلى إلحاق التلف بها أثناء الرحلة. وفى ضوء القواعد العامة فى المسئولية المدنية يتحدد أثر خطأ المضرور فى ترتيب مسئولية الناقل فى ضوء مدى مساهمة الخطأ فى إحداث الضرر. فقد يكون خطأ المضرور مستغرقًا خطأ المسئول مما يؤدى إلى إعفاء الناقل كلياً من المسئولية. وقد يساهم خطأ المسافر مع خطأ الناقل فى إحداث الضرر دون أن يستغرقه، وفى هذه الحالة يتم إنقاص التعويض الذى يحكم به على الناقل بقدر مساهمة خطأ المسافر فى إحداث الضرر .

---

(١) سميحة القليوبى، المرجع السابق، بند ٤٤٣ .

المبحث الرابع

تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد نقل الأشخاص

يتضمن قانون التجارة حكماً خاصاً يتعلق بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص، شاملاً بالتالى تقادم دعوى مسئولية ناقل الأشخاص[1].

وتطبيقاً للنص المتقدم تنقضى دعوى مسئولية ناقل الأشخاص بمضى سنتين فى حالتى الوفاة أو الإصابة البدنية. ولقد أشار القانون إلى بدء سريان مدة التقادم، ففى حالة الوفاة تسرى مدة التقادم من تاريخ وقوعها أما فى حالة الإصابة البدنية فتسرى من تاريخ وقوع الحادث.

أما الدعاوى الأخرى التى تنشأ عن عقد نقل الأشخاص فتتقادم بمضى سنة، على أن هذه المدة تسرى من الميعاد المعين للوصول، وعند عدم تعيين ميعاد تسرى مدة التقادم من الميعاد الذى كان يستغرقه الناقل العادى فى النقل لو وجد فى الظروف نفسها.

وأسوة بنقل الأشياء لا يجوز للناقل أو لأحد تابعيه التمسك بمدة التقادم القصير فى حالتى الغش والخطأ الجسيم. ويقع باطلاً أى شرط فى عقد النقل يقضى بغير ذلك.

---

(١) المادة ٢٧٢ من القانون.

الباب الثالث
الوكالة بالعمولة للنقل

بموجب عقد الوكالة بالعمولة للنقل يتعهد الوكيل القيام بالأعمال القانونية اللازمة لتغيير مكان البضائع وذلك لحساب الموكل[1]. وفى هذا الخصوص تخضع المادة ٢٧٤ من قانون التجارة الوكيل بالعمولة للنقل للأحكام الخاصة بالوكالة بالعمولة فيما لم يرد بشأنه نص فى الفرع المخصص للوكالة بالعمولة للنقل. فالمادة المذكورة تنص على أنه فيماعدا الأحكام المنصوص عليها فى المواد التالية تسرى على الوكالة بالعمولة للنقل الأحكام الخاصة بعقد الوكالة بالعمولة[2].

والأحكام المنصوص عليها فى المواد التالية هى أحكام الفرع الثالث بعنوان الوكالة بالعمولة للنقل من الفصل السابع من الكتاب الثانى من قانون التجارة.

ومع ذلك يكون الوكيل بالعمولة للنقل ضامناً حسن تنفيذ عملية النقل أسوة بالتزام الناقل بالنقل هو التزام بتحقيق نتيجة كما رأينا.

ومع ذلك لا يعد الوكيل بالعمولة للنقل ناقلاً بحسب الأصل. إلا أن العمل بات يشاهد مزيداً من تدخل أشخاص هم فى الأصل وسطاء فى تنفيذ عمليات النقل بوسائل خاصة بهم. ولهذا الواقع انعكاسه على نطاق ومدى مسئولية الوسيط مما يلزم معه أولاً حصر معالم مركزه القانونى، ثم فى أعقاب ذلك إبرار أوجه التقارب والتباين بين مسئولية الوكيل ومسئولية ناقل البضائع.

---

(١) RODIERE et MERCADAL, N° 290.

(٢) المادة ٢٧٧ من قانون التجارة.

الفصل الأول

المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل

يلجأ الموكل إلى الوكيل بالعمولة للنقل حتى يرفع هذا الأخير عن كاهله مشقة إبرام وتنفيذ عقد أو عقود النقل اللازمة لوصول البضائع إلى مكان الوصول[1].
لذلك يتصور اللجوء إلى الوكيل بالعمولة للنقل من أجل تنفيذ مختلف أنواع عمليات النقل، سواء أكان النقل برياً أو نهرياً أو بحرياً أو جوياً. ومع ذلك يلاحظ أن لمختلف أنواع النقل نظامها القانونى الخاص بها، مما له انعكاسه على المركز القانونى للوكيل بالعمولة للنقل.

وإذا كان يجوز من جهة أخرى اللجوء إلى الوكيل بالعمولة للنقل لإنجاز عملية النقل التى لا تشمل سوى مرحلة وحيدة، لا تقتضى سوى تدخل ناقل واحد، إلا أن العمل يشير إلى أن اللجوء إلى الوكيل بالعمولة للنقل يكثر عند تعدد مراحل النقل، مما يقتضى تدخل عدة ناقلين لتوصيل البضائع إلى مكان الوصول النهائى. ويصبح حينئذ الوكيل ضامناً تنفيذ النقل فى جميع مراحله .

لذلك نعرض أولاً لصور الوكالة العمولة للنقل، والتى تتحدد على ضوء نوع النقل المتحقق، ثم نعرض لمظاهر ارتباط الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين.

المبحث الأول

صور الوكالة بالعمولة للنقل

تتعدد أنواع النقل بحسب مجاله. وإذا كان النقل البرى والنقل النهرى حكم قانونى واحد، يتمتع كل من النقل البحرى والنقل الجوى بنظام قانونى خاص بكل منهما .

لذلك نبين خصائص الوكالة بالعمولة للنقل بوجه عام بمعرض الحديث عن الوكالة بالعمولة للنقل البرى، ثم نبرز أهم ما تتميز به الوكالة بالعمولة للنقل البحرى من جهة والوكالة بالعمولة للنقل الجوى من جهة أخرى.

---

(١) ESCARRA et RAULT, N°929.

المطلب الأول

الوكالة بالعمولة للنقل البري

تتميز الوكالة بالعمولة بوجه عام بتعاقد الوكيل مع الغير باسمه الشخصى لحساب الموكل. ولذلك يتولى الوكيل بالعمولة للنقل إبرام عقد النقل مع الناقل باسمه الشخصى[1]. ويستفاد ذلك من عبارات نص المادة ٢٧٣ فقرة (١) من قانون التجارة.

ويتضح مما تقدم أن الوكيل بالعمولة للنقل هو من يعد وسيطاً أصيلاً فى إبرام عقد النقل فى نص المادة ٢٧٣ من قانون التجارة[2].

ويبدو أن النص أراد مد مفهوم الوكالة بالعمولة للنقل إلى صورة مستحدثة من الوساطة فى مجال المتمثلة فى نشاط وسيط النقل Freight Forwarder ، إلا أنه لم يستقر بعد تعريب هذا الاصطلاح، الذى لايزال يتردد بين مصطلح مرحل البضائع ومصطلح مقدم البضائع ومصطلح متعهد النقل الشامل[3].

والواقع أن ظهور مراحل البضائع كان نتاج تطور أنشطة الوساطة فى إبرام عقود النقل وإبرام العقود الأخرى اللازمة لإنجاز عمليات النقل، إلى أن صار مرحل البضائع يقدم سائر أنواع الخدمات المرتبطة بإنجاز النقل بسيطرته

---

(١) Cassation Commerciale, 3 Octobre 1989, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1964, IV, N° 244.

(٢) انظر فى التمييز بين وسيط النقل الأصيل ووسيط النقل الوكيل فاروق ملش: النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، الإسكندرية، ١٩٩٦، ص٤٨٠ وما بعدها.

(٣) لقد دعى معهد النقل الدولى واللوجستيات التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى إلى عقد حلقة نقاش ضمت لفيفاً من الخبراء فى مجال العمل البحرى والقانون البحرى من أجل حسم مسألة تعريب مصطلح Freight Forward . ولقد عقدت حلقة النقاش يوم ٥ يوليو ٢٠٠٥، وتم خلالها اقتراح عدة مصطلحات إلى جانب ما سلف ذكره مثل متعهد أو ملتزم أعالى البحار. ومقاول النقل الشامل، ووسيط النقل. ولقد انتهى الرأى إلى إمكانية استعمال أى من المصطلحات الثلاثة المذكورة فى المتن، مرحل البضائع، ومقدم البضائع، ومتعهد الناقل، وذلك إلى أن يصدر تشريع يتبنى أحد هذه المصطلحات ليصبح هو المعمول به .

على كامل لوجستيات عمليات النقل. فهو كثيراً ما يتعهد بنقل البضائع من مكان وجودها ابتداءً فى مخازن المرسل مثلاً إلى مكان بلوغها النهائى حتى مخازن المرسل إليه. ويعرف هذا النقل بالنقل من الباب للباب From door to door أو From house to house [١]. وهكذا تدخل جميع الأعمال اللازمة لإنجاز النقل، القانونية منها والمادية، فى نطاق المهام الملقاة على عاتق مرحل البضائع، وحيث أن من ملك الأكثر ملك الأقل، يستطيع مرحل البضائع كذلك تقديم أى من الخدمات المكونة للوجستيات النقل بصفة مستقلة أى بمعزل عن توليه عملية النقل بأكملها .

ويشير العمل إلى ذلك بشأن وسيط النقل الأُصيل، إذ يجرى على أنه عندما يتولى وسيط النقل عملية النقل بكاملها يصدر وثيقة شحن باسمه تسمى House bill of lading أو House Airway تكون خاضعة لوثيقة الشحن الأساسية الصادرة عن الناقل [٢]، وهى تلك المسماة باللغة الإنجليزية Master bill of lading أو Master Airway Bill فإصدار وثيقة الشحن يجعل وسيط النقل الأصيل مسئولاً عن هلاك أو تلف البضائع فى مواجهة مفوضه، كما لو كان ناقلاً سواء بسواء. إلا أن وثيقة الشحن هذه ليست مستند نقل، وهو ما يؤكد لجوء الوسيط إلى ناقل. ولئن كان يتولى النقل إلا أنه لا يتعهد بتغيير مكان البضائع بوسائله الخاصة، وبالتالى فهو ليس ناقلاً وإنما هو ملتزم بجعل النقل متحققاً باللجوء إلى وسائل الغير فى تنفيذ العملية [٣].

وينبنى على ذلك أن وسيط النقل الأصيل أقرب إلى الوكيل بالعمولة للنقل منه إلى مرحل البضائع الذى يشهد العمل إمكانية أن يتولى بعض مراحل النقل

---

(١) انظر فى ذلك : أسامة عبد العزيز: التنظيم القانونى للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص٢٩٠ وما بعدها .

(٢) راجع فى التعريف بوثيقة الشحن الصادرة عن مرحل البضائع وتمييزها عن مستند النقل التابعة له: فاروق ملش، المرجع السابق، ص٥٠١ .

(٣) لمزيد من التفاصيل انظر سوزان على حسن: مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل فى النقل الداخلى والدولى ومتعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ١٩٩٩، بند ٢٠.

بوسائله الخاصة، ويمكنه إصدار وثيقة نقل باسمه بشأن تلك المراحل التى يتولاها بوسائله الخاصة [1]، بينما وسيط النقل الأصيل ليس ناقلاً بأى حال من الأحوال.

وبناء على ما تقدم نوالى بحث المركز القانونى للوكيل بالعمولة للنقل فى مفهوم المادة ٢٧٣ من قانون التجارة .

ومادام الوكيل بالعمولة للنقل يتعهد لصاحب البضاعة الموكل بنقلها وذلك باللجوء إلى وسائل الغير، يتعين على الوكيل من ثم إبرام عقد النقل مع أحد الناقلين أو أكثر. ويترتب على ذلك أن الوكيل فى علاقته بالناقل يكون فى حكم المرسل، وعلى ضوء اتفاقه مع الموكل إما أن يتولى الوكيل بالعمولة للنقل تسلم البضائع فى مكان الوصول، وإما أن يتم تعيين الموكل مرسلاً إليه فى عقد النقل فيتسلم الموكل البضائع بهذا الوصف. ويلاحظ أن تعيين الموكل مرسلاً إليه ينم عن أن مهمة الوكيل تتمثل فى جلب بضائع للموكل. أما إذا كان الوكيل مكلفاً بإرسال البضائع لشخص ثالث، يمكن تعيين هذا الأخير بوصفه مرسلاً إليه فى عقد النقل.

وإذا كان الوكيل بالعمولة للنقل يتعاقد مع الناقل باسمه الشخصى لحساب الموكل، فهو يتميز عن أحد الوسطاء الذين يتدخلون بمناسبة عمليات نقل البضائع، والذى يعرف بوكيل العبور Transitaire [2]. ويتدخل وكيل العبور فى حالة تعدد مراحل العقد، وتنحصر مهمته فى تحقيق تواصل النقل بين الناقل

---

(١) وقديماً أثير التساؤل حول المركز القانونى للوكيل بالعمولة للنقل عندما تلجئه ظروف الحال إلى أن يتولى النقل بنفسه كله أو بعضه. فلئن كان تعهده مع الموكل على أن يتولى إنجاز النقل باللجوء إلى وسائل الغير. إلا أنه متى عجز عن التعاقد مع ثمة ناقل قام باستئجار مركبة نقل وتولى عملية النقل بنفسه ، تعددت الضوابط التى قيلت فى تحدد ما إذا كان الوكيل فى هذا الفرض يبقى وكيلاً بالعمولة أم يلزم معاملته معاملة الناقل. واتجه الرأى الراجح إلى الاعتداد بأصل الاتفاق. فكما أن الناقل الذى يلجأ إلى وسائل الغير يبقى ناقلاً متعاقداً لا يتبدل المركز القانونى للوكيل بالعمولة للنقل إن هو اضطر إلى أن يتولى بوسائله الخاصة كل أو بعض النقل.
راجع فى ذلك : ESCARRA et RAULT, op. cit., N° 922 - 925 .

(٢) Cassation Commerciale, 10 Octobre 1966, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1966, III, N° 387.

الذى أنهى مرحلة معينة من النقل والناقل الذى يتولى المرحلة التالية للنقل(1). ولا شأن لوكيل العبور بإنجاز مراحل النقل ذاتها فهو لا يضمن تنفيذها، فضلاً عن أن تسلمه للبضائع من الناقل السابق وإبرام عقد النقل مع الناقل اللاحق يتم باسم ولحساب مرسل البضائع(2). ومع ذلك يلاحظ أن الوكيل إذا تعاقد مع الناقل اللاحق باسمه الشخصى، لا يعد حتماً وكيلاً بالعمولة للنقل طالما لم يتعهد للموكل بضمان حسن تنفيذ النقل الذى قام بإبرامه. فالأصل فى وكالة العبور أنها وكالة نيابية، وإن تعاقد الوكيل باسمه الشخصى نكون بصدد تعاقد باسم مستعار وليس وكالة بالعمولة للنقل(3).

ويتميز الوكيل بالعمولة للنقل عن الناقل فى أن هذا الأخير يأخذ على عاتقه إنجاز عملية النقل، بمعنى أن الأداءات التى يرتبها النقل يتعهد الناقل بتقديمها. بينما الوكيل بالعمولة مجرد وسيط، لا يتعهد بانجاز عملية النقل بنفسه، وإنما يتعهد بانجاز النقل باللجوء إلى مشروع نقل أو أكثر(4).

ولذلك يختلف الوكيل بالعمولة للنقل عن كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى: فالناقل المتعاقد هو ذلك الذى يتعهد اتفاقاً بإنجاز عملية النقل بنفسه(5). أما الناقل الفعلى فهو الذى يعهد إليه الناقل المتعاقد تنفيذ النقل كله أو بعضه(6)، فى

---

(1) RODIERE et MERCADAL, N°313.

(2) Cour d'appel de Paris, 25 Février 1960, Gazette du Palais, I, 110.

(3) قارن فى ذلك ما يتجه إليه القضاء الفرنسى :
Cassation Commerciale, 9 avril 1991 et Cour d'appel de Paris, 12 avril 1991, Bulletin des Transports, 1991. 378.

(4) Cassation Commerciale, 13 Février 1978, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1978, III, N°63.

(5) Cassation Commerciale, 17 Juillet 1978, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1978, III, N°302.

(6) Cassation Commerciale, 25 juin 1979, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1979, IV, N° 214. Cassation Commerciale, 29 Mai 1990, Dalloz 1992, Sommaires 81, observations REMOND - GOUILLOUD.

صورة أشبه ما تكون بنقل من الباطن[1]. ولذلك يتميز الوكيل بالعمولة للنقل عن الناقل المتعاقد فى أنه لا يتعهد بتنفيذ النقل وبواسطة وسائله الخاصة، كما يتميز عن الناقل الفعلى فى أنه يتدخل بناء على تكليف من الموكل بتنفيذ النقل، لا بناء على تكليف من ناقل بتنفيذ النقل فى جميع أو بعض مراحله.

وتجدر الإشارة إلى أن اختلاف مركز الوكيل بالعمولة للنقل عن مركز الناقل المتعاقد لا يعنى عدم جواز الجمع بين المركزين القانونيين فى شخص واحد[2]. وسوف نعود إلى ذلك عند الحديث عن ظاهرة تعدد الناقلين.

ويميل الفقه والقضاء إلى إبراز عنصرين جوهريين فى المركز القانونى للوكيل بالعمولة للنقل، لا يتوافر إلا بهما:

الأول: أن يتمتع الوكيل بحرية اختيار وسائل النقل وإبرام عقود النقل المناسبة[3]. ومع ذلك يلاحظ أن حرية الوكيل قد تكون مقيدة بتعليمات الموكل فى شأن تكلفة النقل التى يقبل الموكل تحملها. وقد يصاحب ذلك تعيين وسائل النقل إلى الوكيل[4]. إلا أن الأمر لا يتجاوز تحديد نوع النقل الذى يحق للوكيل اللجوء إليه، نقل برى أو نقل بحرى مثلاً، دون إلزامه بالتعاقد مع ناقل بعينه أو شحن البضائع على وسيلة نقل محددة[5].

الثانى: أن تكون مهمة الوكيل شاملة جميع مراحل النقل[6]. ويعنى ذلك أن

---

(١) Cour d'appel de Paris, 11 juin, 1981, Bulletin des Transports, 1981. 420 .
Cour d'appel de Douai, 27 novembre 1982, Bulletin des Transports, 1982. 294.

(٢) RODIERE et MERCADAL, N°290.

(٣) Cassation Commerciale, 6 Octobre 1992, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1992, IV, N°298.

(٤) Cour d'appel de Paris, 27 février 1975, Bulletin des Transports, 1975. 131.

(٥) إدوار عيد ، فـ٦٣١.

(٦) Cassation Commerciale, 8 décembre 1980, Dalloz 1981, Informations Rapides 346. Cassation Commerciale, 26 février 1985, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1985, IV, N°81.

يكون اتفاق الموكل والوكيل على اشراف هذا الأخير على نقل البضائع منذ القيام الأصلى حتى بلوغ البضائع مكان الوصول النهائى(١). ولا يحول دون ذلك أن يكون الوكيل قد تعهد بتنفيذ إحدى مراحل النقل بنفسه، لكن المهم هو تعهده بضمان تنفيذ النقل فى جميع مراحله(٢).

وبتوافر العنصرين المتقدمين يتوافر المركز القانونى للوكيل بالعمولة بالنقل. ولا يهم بعد ذلك أن يكون الوكيل متخصصاً فى نقل نوع محدد من البضائع، يتولى نقل هذه البضائع المتوجهة إلى مكان وصول واحد، ويبرم فى شأنها عقد نقل واحد رغم أنها تكون مملوكة لعدة موكلين(٣).

---

(١) Cassation Commerciale, 16 février 1988, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1988, IV, N°75.

(٢) ESCARRA et RAULT, N°923.

(٣) Tribunal de Commerce d'Angoulème, 22 février 1979, ICP 1980 II 1975, note RODIERE.

ونشير فى هذا الصدد إلى أن جهودنا ترتكز على دراسة أحكام نقل البضائع، ولكن ليس ثمة ما يمنع من قيام الوكالة بالعمولة للنقل فى مجال نقل الأشخاص. ويكون ذلك غالباً ضمن نشاط وكالات السفر والسياحة، النقل السياحى، الخاضعة فى مصر لأحكام القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٧٧، ويبين من نص المادة الأولى من القانون أن تلك الوكالات هى الشركات التى تتولى تنظيم الرحلات السياحية، وبالتالى متى تعاقدت على النقل باسمها الشخصى تعد وكيلاً بالعمولة:
Cassation Commerciale, 20 novembre 1967, Dalloz 1968, Jurisprudence 362.

ومع ذلك يتجه الفقه إلى أن مهام الوكالات السياحية تقترب من الوجهة الاقتصادية من مهام الوكيل بالعمولة للنقل، لكن من الوجهة القانونية يكون العقد الذى يبرم بين الوكالة والعميل عقداً مركباً، يجمع بين الوكالة والمقاولة:
COUVRAT : Les agences de voyage en Droit français, LGDJ, Paris, 1967, p. 211 et s.

وفى مجال النقل البحرى للأشخاص، يجوز إبرام عقد النقل بواسطة منظم رحلة بحرية للسياحة Organisateur de croisière maritime ويلزم منظم الرحلة بتسليم المسافر أو مندوب مجموعة المشتركين (الأفواج السياحية) ما يعرف بتذكرة الرحلة. وإذ تقوم هذه التذكرة محل تذكرة السفر التى يصدرها الناقل البحرى إلى المسافر، فإن منظم الرحلة البحرى يتعاقد فى =

المطلب الثاني

الوكالة بالعمولة للنقل البحري

إذا كان الوكيل بالعمولة مكلفًا بإنجاز عملية النقل بحراً، يعد وكيلاً بالعمولة للنقل البحرى[1] . وليس ثمة ما يمنع أن يتولى الوكيل إنجاز احدى مراحل النقل البحرى بنفسه، وإنما يلزم أن يكون متعهداً بإنجاز جميع مراحل النقل البحرى فى اتفاقه مع الموكل[2] . فغالباً ما لا يكون الموكل ذا خبرة فى شئون النقل البحرى، لذلك يلجأ إلى خبرة الوكيل بالعمولة الذى يحترف إبرام عقود مع الناقلين البحريين ويلم بمشكلات التنفيذ التى ترتبط بها.

ولذلك الأصل فى الوكالة بالعمولة للنقل البحرى ترك مجال واسع لحركة الوكيل فى اختيار الوسائل التى يراها ملائمة وفى التعاقد مع الناقلين البحريين طالما أن النقل البحرى يتم تحت مسئوليته[3] .

- واقع الأمر مع الناقل البحرى باسمه الشخصى ولحساب المشتركين فى الرحلة. ويعتبر تبعاً لذلك وكيلاً بالعمولة للنقل فيما يتعلق بتنفيذ عقد النقل البحرى:

RODIERE: Droit maritime, Précis Dalloz, Paris, 5° édition 1971, N°414.

وفى مجال النقل الجوى للأشخاص تنشأ أيضاً ظاهرة الوكالة بالعمولة للنقل، حيث تتعاقد بعض الوكالات السياحية باسمها مع شركات الطيران لحساب المسافرين. ويتجه جانب من الفقه إلى اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل فى علاقته بالمسافر بمثابة الناقل المتعاقد فى مفهوم اتفاقية جوادالاغارا لعام ١٩٦١ المكملة لإتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المنظمة لمسئولية الناقل الجوى. بينما تعتبر شركة الطيران فى هذه الحالة بمثابة الناقل الفعلى. ويحق بالتالى للمسافر إثارة مسئوليته العقدية طبقاً لأحكام الاتفاقية المشار إليها:

POURCELET: Transport aérien international et responsabilité. P. U. Montréal, 1964, p. 155.

مراد منير فهيم: مذكرات فى النقل الجوى، جامعة الإسكندرية، ١٩٨١، ص٣٤.

(١) على البارودى : مبادئ القانون البحرى، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣، ف١٠٩ مكرر (١).

(٢) NICOLAS: Le transitaire et le commissionaire de transport, Droit Maritime Francais, N° 352, Avril 1978, p. 195, N°2.

(٣) رفعت فخرى : الوجيز فى قانون التجارة البحرية الجديد، ١٩٩٢، ص٢٧٧ .

وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى عدم الاعتراف بصفة الوكيل بالعمولة للنقل لذلك الوسيط الذى لا يعهد له بتنفيذ عملية النقل بالوسائل التى يحررها هو ويتولى اختيارها[1]. واستناداً إلى الحكم المتقدم اتجه رأى إلى عدم الاكتفاء بعنصر التعاقد بالاسم الشخصى لإكساب الوسيط صفة الوكيل بالعمولة للنقل وإنما يلزم أن تتوافر له إمكانية المضاربة على حرية تنظيم عملية النقل. ولهذه المضاربة طبقاً لهذا الرأى عنصران: الأول أن يكون للوسيط الهيمنة الفعلية على عملية النقل بمعنى أن تتقرر له ذاتية تخوله تنفيذ النقل بالوسائل التى يراها ملائمة. أما الثانى فيتمثل فى إمكانية الاحتفاظ بكافة المزايا المالية التى تتقرر له فى علاقته بالناقل البحرى، وذلك بصفته شاحناً، كتخفيض الأجرة مثلاً[2].

ويتضح من ذلك أن للوكالة بالعمولة فى مجال النقل البحرى مفهوماً يختلف عن مفهومها فى مجال النقل البرى. فالقاسم المشترك بينهما هو التعاقد بالاسم الشخصى، وتقرير حرية اختيار لوسائل الملائمة لإنجاز النقل، فضلاً عن ضرورة أن يشمل اتفاق طرفى الوكالة بالعمولة جميع مراحل النقل. ويضاف إلى الوكالة بالعمولة للنقل البحرى عنصراً آخر، يتمثل فى الاعتراف للوكيل بالعمولة بحق الإفادة من المزايا المالية المترتبة على المجهودات التى يبذلها. ويأتى ذلك خروجاً على أحكام الوكالة بالعمولة التى تحظر على الوكيل بالعمولة أن يستأثر لنفسه بأية ميزة تكون ناشئة عن تنفيذه الوكالة بالعمولة[3]. وهو ما يؤكده القانون فى الفرع الخاص بالوكالة بالعمولة للنقل[4].

ويأتى ذلك اتساقاً مع تشديد مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل البحرى مقارنة بمسئولية الوكيل بالعمولة للنقل البرى. ذلك أن الوكيل بالعمولة للنقل عموماً يلتزم

---

(١) Cassation Commerciale, 10 Octobre 1966, Bulletin des transports, 1966. 371.

(٢) NICOLAS, N°14.

(٣) راجع : الجزء الثالث من مؤلفنا أصول القانون التجارى اللبنانى فى العقود التجارية والعمليات المصرفية، بند ٥٢.

(٤) المادة ٢٧٦ فقرة (٢) من القانون.

بضمان حسن تنفيذ النقل الذى يتوسط فى إبرامه. وهو ما لا يجعل مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل البرى مسئولية مشددة، لأن التزام ناقل البضائع طبقاً للقواعد التجارية فى النقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وتصبح بالتالى مسئولية الوكيل متوازية مع مسئولية الناقل. أما مسئولية الناقل البحرى طبقاً للاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر فتقوم على فكرة الخطأ المفترض(١) . وهى مسئولية أخف من تلك التى تقوم على الإخلال بتنفيذ التزام بتحقيق نتيجة. ومؤدى ذلك أن تكون مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل البحرى أشد من مسئولية الناقل البحرى.

المطلب الثالث

الوكالة بالعمولة للنقل الجوي

يجوز تكليف الوكيل بالعمولة لإنجاز عملية نقل البضائع جواً. ولا يختلف مفهوم الوكيل بالعمولة للنقل الجوى عن مفهومه فى مجال النقل البرى، ذلك أن مسئولية الناقل الجوى فى القانون المصرى تقوم على إخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة، أسوة بالناقل البرى، لكن يراعى أن شروط الإعفاء من المسئولية فى مجال نقل البضائع جواً تقع باطلة ، خلافاً للقواعد العامة التى تجيز الاتفاق على إعفاء المدين من المسئولية(٢) .

ولعل أهم ما يثور فى شأن الوكالة بالعمولة للنقل الجوى يدور حول مدى جواز رجوع الموكل على الناقل الجوى بالمسئولية العقدية، رغم سيادة مبدأ انعدام النيابة فى الوكالة بالعمولة بوجه عام .

ذلك أنه فى مجال النقل الجوى الدولى تم توقيع اتفاقية جوادالاغارا لعام ١٩٦١ وهى اتفاقية مكملة لاتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المنظمة لمسئولية الناقل الجوى. وقد تم توقيع اتفاقية جوادالاغارا من أجل السماح لمتلقى خدمة النقل بإثارة مسئولية الناقل الفعلى العقدية، وعدم قصر الرجوع بالمسئولية طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو على الناقل المتعاقد .

---

(١) محكمة التمييز اللبنانية رقم ١٤١، ١٣/١٢/١٩٥١، مصنف شمس الدين ، ص٥٦١.

(٢) راجع فى ذلك أحكام المادة ٢٩٤ من قانون التجارة .

وقد رأى البعض أن اعتبارات العدالة تدعو إلى المناداة بضرورة اعتبار الوكيل بالعمولة ناقلاً جوياً حتى يتسنى للموكل إثارة مسئوليته طبقًا لأحكام اتفاقية وارسو. ويكون بمثابة ناقل متعاقد بينما يعد الناقل الجوى الذى يتولى تنفيذ النقل ناقلاً فعليًا(١). لكن يراعى من جانب أنه لا يمكن اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل الجوى فى حكم الناقل، فى علاقته بالناقل الجوى، بوصفه يظهر فى مواجهته بمظهر متلقى خدمة النقل، ولا يقوم بتكليفه بإنجاز النقل من الباطن. ولذلك يبقى مبدأ انعدام النيابة سارياً فى مجال الوكالة بالعمولة للنقل الجوى، ما لم يتم تعيين الموكل مرسلاً إليه فى خطاب النقل الجوى.

المبحث الثاني

ارتباط الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين

إذا تم نقل البضائع من مكان إلى آخر تفصل بينهما مسافة كبيرة، قد يقتضى الأمر تدخل عدة ناقلين، يتولى كل منهم إنجاز مرحلة من مراحل النقل.

لذلك كثيراً ما يقترن اللجوء إلى وكيل بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين. ونعرض فى مطلب الأول لمظاهر الارتباط بين الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد الناقلين، كما نعرض فى مطلب ثان لآثار هذا الارتباط.

المطلب الأول

مظاهر الارتباط بين الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد الناقلين

لأجل بيان أوجه الارتباط بين ظاهرتى الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد الناقلين يتعين من جهة تحديد مبررات اللجوء إلى وكيل بالعمولة للنقل فى حالة تعدد مراحله، كما يجب من جهة أخرى إبراز فيما يختلف فيه المركز القانونى للوكيل بالعمولة عن مركز الناقلين عند تعددهم .

---

(١) أبو زيد رضوان : القانون الجوى، المرجع السابق، ص٢٥٦ .

أولاً : مبررات اللجوء إلي وكيل بالعمولة للنقل في حالة تعدد مراحل النقل:

يصعب على المرسل عند تعدد مراحل النقل الانتقال إلى منتهى كل مرحلة من المراحل ليتسلم البضائع من الناقل السابق تمهيداً لإبرام عقد النقل التالى وتسليم البضائع إلى الناقل التالى. لذلك قد يلجأ المرسل إلى وكيل عبور يتولى تحقيق الوصل بين المرحلتين من مراحل النقل[1]. إلا أن الإشكال الأساسى الذى ينشأ عن تدخل وكيل العبور هو عدم خضوع الفترة الفاصلة بين مرحلتين للنقل، التى فيها تكون البضائع فى حيازة وكيل العبور، لأحكام عقد النقل. ويتقرر ذلك وإن تطلب الأمر فى الواقع نقلاً تابعاً للبضائع من مكان تسلمها من الناقل السابق إلى مكان تسليمها إلى الناقل التالى[2].

لذلك يميل المرسل إلى اللجوء إلى وكيل بالعمولة للنقل يتولى إنجاز عملية النقل بجميع مراحله وتحت مسئوليته. ولا شأن للمرسل فى هذه الحالة بالإشكالات الناجمة عن تواصل مراحل النقل المختلفة، لأنها جميعًا تتم تحت مسئولية الوكيل[3]. ولذلك ترتبط الوكالة بالعمولة للنقل في، أغلب الأحوال بظاهرة تعدد الناقلين عند تعدد مراحل النقل ذاته[4].

وإذا تعددت مراحل النقل، واقتضى ذلك تدخل عدة ناقلين، يكون النقل إما نقلاً متتابعاً وإما نقلاً مركباً.

النقل المتتابع: يعد النقل متتابعاً إذا تعددت مراحله، وكانت جميعاً تتم بنفس نوع النقل . والمثال على ذلك أن تتم جميع ما حل النقل براً، أو تتم جميع المراحل بحراً.

النقل المركب: يعد النقل مركباً إذا تعددت مراحله، وكانت تتم بأنواع مختلفة

---

(١) RODIERE et MERCADAL, N°313.

(٢) Cassation civile, 7° chambre, 19 février 1991, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1991, 1, N°72.

(٣) ESCARRA et RAULT, N°924.

(٤) إدوار عيد، ف ١٤٠.

من النقل، كأن تتم المرحلة الأولى براً، والمرحلة الثانية بحراً، والمرحلة الثالثة جواً وهكذا[١] . ويعرف أيضاً بالنقل متعدد الوسائط[٢] .

ويجوز اللجوء إلى وكيل بالعمولة للنقل فى جميع الأحوال، أى سواء كان النقل متتابعاً أو كان مركباً .

ثانيًا : تمييز المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل عن مركز الناقل:

كثيراً ما يتولى الناقل الأول مسئولية إبرام عقود النقل اللازمة لإنجاز المراحل التالية للنقل. وفى هذه الحالة يختلط مركز الناقل بمركز الوكيل بالعمولة للنقل. كذلك يجب التمييز بين جمع الناقل الأول بين مركزه كناقل عن المرحلة الأولى للنقل ومركزه كوكيل بالعمولة للنقل عن المراحل الأخرى وبين لجوء الناقل الأول كناقل متعاقد إلى تكليف ناقلين فعليين بإنجاز المراحل الأخرى من النقل .

(أ) الجمع بين صفتي الناقل والوكيل بالعمولة للنقل:

تثور صعوبة التمييز بين مركز الوكيل بالعمولة للنقل ومركز الناقل فى الفرض الغالب الذى يكون فيه الوكيل بالعمولة ناقلاً يتولى إنجاز المرحلة الأولى للنقل، ثم يتولى تحقيق التواصل بين مختلف المراحل التالية للنقل[٣] . ولا تثور الصعوبة بالنسبة إلى المرحلة الأولى التى يتولى تنفيذها من النقل، إذ يسأل عنها بوصفه ناقلاً لا بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل . أما عن المراحل الأخرى فلا يتصور بداهة مساءلته إلا بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل[٤] .

لذلك يجب التمييز بين الفرض الذى يلتزم فيه الناقل الأول بإنجاز المرحلة الأولى من النقل ثم تسليم البضائع إلى الناقل التالى، وبين الفرض الذى يتعهد فيه بإنجاز جميع مراحل النقل تحت إشرافه وإن تولى بالفعل إنجاز المرحلة الأولى منه. ففى الفرض الثانى فقط يعد الناقل الأول وكيلاً بالعمولة للنقل[٥] . وبعبارة

---

(١) انظر فى التمييز بين النقل المتتابع والنقل المركب:
RODIERE et MERCADAL, N°320 - 321.

(٢) فاروق ملش، المرجع السابق، ص٣٩.

(٣) HOUIN et PEDAMON. N°610.

(٤) على البارودى ، ف١٥٩ .

(٥) ESCARRA et RAULT, N°935.

أخرى يتعين أن يكون مرسل البضائع قد كلف الناقل الأول باختيار الناقلين التالين متحملاً تبعة مخاطر جميع المراحل(١).

(ب) لجوء الناقل المتعاقد إلي ناقلين فعليين:

تجدر الإشارة إلى أن ظاهرة تعدد الناقلين تتميز عن ظاهرة تدخل ناقل متعاقد وناقل فعلى. فقد رأينا أن الناقل المتعاقد هو من يتعهد للمرسل بإنجاز عملية النقل، سواء تعددت مراحله أم كانت مرحلة النقل وحيدة، ويقوم بتكليف ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه، هو الناقل الفعلى. ولذلك لا شأن للمرسل بالناقل الفعلى، ولا يكون له رجوع إلا على الناقل المتعاقد.

أما فى حالة تعدد الناقلين، تتعدد مراحل النقل ابتداء، ويتعدد الناقلون الذين يتدخلون لإنجاز النقل. فإن تعاقد معهم المرسل كانوا جميعًا ناقلين متعاقدين. ولصعوبة ذلك يلجأ المرسل إلى وكيل بالعمولة للنقل يتولى عنه تنظيم عملية النقل، وقد يكلف الناقل الأول بهذه المهمة(٢).

المطلب الثاني

آثار الارتباط بين الوكالة بالعمولة للنقل وتعدد الناقلين

يمكن القول بأن أهم الآثار المترتبة على ارتباط ظاهرة الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين يكمن فى كيفية إثارة المسئولية بين جميع الأشخاص المعنيين بحسن إنجاز عملية النقل. ويتطلب الأمر دراسة مسألتين على جانب كبير من الأهمية، تتمثل الأولى فى كيفية توزيع المسئولية بين الناقلين عند تعددهم، بينما تتمثل المسألة الثانية فى بيان مدى نشوء التضامن فى المسئولية عن النقل بين الوكيل بالعمولة والناقلين.

---

(١) RODIERE et MERCADL. N°316.

(٢) ولذلك حرصت المادة الأولى من اتفاقية جوادلاغارا فى شأن النقل الجوى على التأكيد على أن الناقل الفعلى لأيد ناقلاً متتابعًا فى مفهوم اتفاقية وارسو إذا تولى إنجاز جزء من النقل الجوى. انظر فى ذلك: محمد فريد العريني: القانون الجوى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٦، ص١٨٢.

أولاً : توزيع المسئولية بين الناقلين عند تعددهم:

فى الفرض الذى يلجأ فيه المرسل إلى عدة ناقلين تثور إشكالية توزيع المسئولية بينهم. والمبدأ العام الذى كان سائداً فى هذا الصدد قبل صدور قانون التجارة لعام ١٩٩٩ أن كل ناقل لا يسأل إلا عن الأضرار التى تنشأ عن المرحلة التى تولى تنفيذها . ومع صعوبة تواجد المرسل فى نهاية كل مرحلة من الرحلة كان العمل يجرى على أن يتولى كل ناقل تسليم البضائع مباشرة إلى الناقل التالى. واتجه القضاء الفرنسى إلى اعتبار الناقل الأول حكماً وكيلاً بالعمولة للنقل، يسأل بالتالى عن الأضرار التى تنشأ فى جميع مراحل النقل(١) . وكان القضاء فى أول الأمر وإمعاناً منه فى حماية مصالح المرسل يعتبر الناقل الأخير مسئولاً عن جميع مراحل النقل فى مواجهة المرسل إليه، استناداً إلى وكالة الناقل الأخير عن سائر الناقلين فى قبض أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول، واستعمال الحقوق المرتبطة باستحقاق أجرة النقل(٢) . إلا أن محكمة النقض الفرنسية لم ترض بهذه القسوة فى معاملة الناقل الأخير، واعتبرت مركزه لا يختلف عن مركز الناقلين المتوسطين(٣) . ولذلك عدلت محاكم الأساس عن موقفها المتشدد الأول وعادت لتعتبر الناقل الأخير فى حكم الناقلين المتوسطين(٤) . وهؤلاء لا يسألون طبقاً للمبدأ العام سوى عن الأضرار التى تنشأ عن المرحلة التى يتولون تنفيذها(٥)، وهو ما يفرض على المدعى بالمسئولية عبئاً ثقيلاً بإثبات أن الضرر

---

(١) Cour d'appel de Paris, 10 avril 1962, Bulletin des Transports, 1962. 420. Cour d'appel de Rouen, 13 février 1994, Bulletin des Transports, 1964. 114.

(٢) Cour d'appel de Nimes, 18 novembre 1865, Dalloz 1899, 2, 219.- Cour d'appel de Riom, 17 Janvier 1870, Sirey, 1872, 1, 272, sous cassation civile, 6 mai 1872.

(٣) Cassation civile, 31 mai 1886, Sirey 1887, 343. Cassation Civile, 29 janvier 1896, Sioret 1896, 1, 363.

(٤) Cour d'appel de Montpellier, 18 Octobre 1962, Bulletin des Transport, 1963. 47.

(٥) Cour d'appel d'Aix - en - Provence, 28 Février 1967, Bulletin des Transport, 1967. 271.

وجد مصدره فى مرحلة بعينها من النقل[1]. ولهذه الاعتبارات أخذ الناقل الأول حكم الوكيل بالعمولة للنقل، الذى يسأل تبعًا لذلك عن الأضرار التى تنشأ عن جميع مراحل النقل[2].

ويأتى هذا التجاوز من قبل القضاء الفرنسى استناداً إلى خروج المشرع الفرنسى عن مبدأ انعدام النيابة فى مجال الوكالة بالعمولة للنقل[3]. فيجوز فى ظل القانون الفرنسى للموكل إثارة مسئولية الناقل الذى تعاقد معه الوكيل طبقًا لأحكام المسئولية العقدية[4]. ويترتب على ذلك أن يكون المرسل بالخيار بين إثارة مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل وإثارة مسئولية الناقل، وذلك عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضائع أو عن التأخير فى تسليمها.

أما فى ظل قانون التجارة المصرى لعام ١٩٩٩ لم يعد المشرع يميز بين مراكز الناقلين المختلفين، إذ أصبحوا جميعًا مسئولين بالتضامن قبل المرسل أو

---

(١) Tribunal de Commerce de la Seine, 11 Juillet 1963, Revue de Jurisprudence Commerciale, 1964, p. 95. Cour d'appel de Paris, 7 Octobre 1967, Bulletin des Transports, 1968. 79

(٢) Cassation Civile, 17 Novembre 1965, Droit Martime Francais, 1966, p. 83. Cassation Civile, 1er Octobre 1973, JCP 1974 III 7633, note RODIERE.

(٣) المادة ١٠٠ من التقنين التجارى الفرنسى لعام ١٨٠٧.

(٤) ولقد اختلف الفقه الفرنسى حول أساس رجوع المرسل على النقل بالمسؤولية العقدية، وطرحت عدة نظريات هى نظرية الإنابة ونظرية الوكالة من الباطن ونظرية النيابة الناقصة ونظرية الاشتراط لمصلحة الغير. انظر فى العرض النقدى لهذه النظريات:

BAILLY : La Commission de Transport in ouvrage collectif: Le contrat de commission op. cit., p. 235 et s.

ويلاحظ أن الفقه المصرى كان يذهب إلى تقرير دعوى مباشرة برجوع المرسل على الناقل الذى تعاقد معه الوكيل، رغم غياب النص على ذلك فى القانون المصرى القديم. واستند هذا الفقه إلى العرف الذى أنشا حق الرجوع المباشر حماية للمرسل، خاصة أن الوكالة بالعمولة غير خافية على الناقل، فضلاً عن تعيين شخص المرسل إليه فى إيصال النقل: مصطفى كمال طه، الجزء الثانى، ف٤٩٩. على البارودى ، ف١٦١.

المرسل إليه عن الأضرار التى تلحق بالبضائع. ويؤكد المشرع على عدم جواز الاتفاق على ما يخالف ذلك ويقرر بطلان كل شرط على خلاف حكم المسئولية التضامنية[1].

ثانياً : المسئولية التضامنية بين الوكيل بالعمولة والناقلين:

المبدأ العام فى المواد التجارية هو افتراض التضامن. لذلك يجوز للمرسل الرجوع على كل من الوكيل بالعمولة والناقل بالتضامن[2]. ومع ذلك يجب التمييز فى حالة تعدد الناقلين بين النقل المتتابع والنقل المركب. ففى النقل المتتابع يخضع جميع الناقلين لنظام قانونى واحد، وتتحدد أيضاً مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل طبقاً لهذا النظام. أما فى النقل المركب لا يخضع مختلف الناقلين لنظام قانونى واحد، ويختلف تبعاً لذلك أساس ومدى مسئوليتهم، ولذلك لا يمكن أن ينشأ التضامن بين مختلف الناقلين، أو بينهم وبين الوكيل بالعمولة للنقل[3].

وفى ظل القانون المصرى يقرر المشرع للمرسل دعوى مباشرة بالرجوع على الناقل الذى تعاقد معه الوكيل بالعمولة[4]. بل أن المشرع حرص على تأكيد أنه يجب إدخال الوكيل فى الدعوى، مما يعنى أن مبدأ انعدام النيابة الذى يسود الوكالة بالعمولة بوجه عام لا يكون سارى المفعول فى حالة الوكالة بالعمولة للنقل. يكون تبعًا لذلك للموكل إثارة مسئولية الناقل العقدية، ولا يكون أمامه بالتالى إثارة مسئوليته التقصيرية وإن توافرت شروطها[5]. ويكون بطبيعة الحال للموكل إثارة مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل الذى يضمن حسن تنفيذ النقل فى جميع مراحله .

وفى الفرض الذى يأخذ الناقل الأول على عاتقه إنجاز مهمة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة إلى المراحل الأخرى، يتعين التمييز بين أساس الرجوع على هذا

---

(١) المادة ٢٥٢ فقرة أولى من قانون التجارة.

(٢) ESCARRA et RAULT, op. cit, No 983.

(٣) RODIERE et MERCADAL, No 320 - 321.

(٤) المادة ٢٨١ من قانون التجارة .

(٥) RODIERE et MERCADAL, No 319.

الشخص فى مختلف الفروض: فعن الأضرار التى تنشأ عن المرحلة الأولى يستوى رجوع الموكل عليه بوصفه ناقلاً أو بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل. أما عن الأضرار التى تنشأ عن المراحل التالية فلا يكون رجوع الموكل على الناقل الأول سوى بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل.

ولا يستثنى من ذلك سوى حالة واحدة، هى تلك التى يظهر فيها الناقل الأول مسئولاً عن تنفيذ جميع مراحل النقل بنفسه ، رغم وضوح تعدد مراحل النقل وعلم الطرفين المتعاقدين بتدخل عدة ناقلين لإنجاز مختلف مراحل النقل. ويكون ذلك عند إصدار الناقل إيصال نقل واحد يشمل جميع مراحل النقل، ويعرف حينئذ بإيصال النقل المباشر(١). وتكثر هذه الظاهرة فى مجال النقل البحرى بإصدار الناقل ما يعرف بسند الشحن المباشر. ففى مثل هذه الحالة يبدو النقل المتتابع بمثابة نقل واحد لا يقبل التجزئة فى نظر العاقدين، وبالتالى يصبح الناقل الذى أصدر سند الشحن المباشر مسئولاً عن جميع مراحل النقل بوصفه ناقلاً بحرياً لا بوصفه وكيلاً بالعمولة للنقل البحرى(٢).

ونشير فى هذا الصدد إلى طبيعة مسئولية الناقل الذى أصدر تذكرة نقل مباشرة تتحدد على ضوء المرحلة الأولى من النقل فإن كانت تتم براً مثلاً كان الناقل خاضعاً لقواعد التجارة فى مسئولية، وإن كان النقل مركباً يشمل مراحل أخرى بحرية أو جوية(٣).

---

(١) المادة ٢٨١ من قانون التجارة .

(٢) على البارودى ، مبادئ القانون البحرى ، سابق الإشارة إليه، ف١٠٩ مكرراً (١) .

(٣) Cour d'appel d'Aix - en - Provence 2° Chambre Civile, 30 mai 1991, Droit Maritime Français, No 514, mars 1992, p. 194, note BONASSIES.

الفصل الثاني
نطاق مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل

يسأل الوكيل بالعمولة للنقل طبقًا لأحكام مسئولية ناقل البضائع، وذلك فيما يتعلق بنقل البضائع. ومع ذلك يراعى أن الوكيل لا يتعهد بتنفيذ النقل بنفسه، فلا تصدر عنه أداءات الناقل، لكنه يضمن حسن تنفيذ النقل. ويترتب على ذلك من جهة أنه لا يجوز بحسب الأصل أن يكون نطاق الضمان أكثر اتساعًا من نطاق مسئولية الناقل ذاته. لكن من جهة أخرى يعد الوكيل بالعمولة وسيطًا، ويقع على عاتقه التزامات تجاه الموكل بهذا الوصف. وهو ما يؤدى حتماً إلى اختلاف نطاق مسئوليته عن نطاق مسئولية الناقل[1].

ولذلك نعرض أولاً لمظاهر التقارب بين مسئولية الوكيل ومسئولية الناقل، ثم نعرض فى أعقاب ذلك لمظاهر التباين بين المسئوليتين.

المبحث الأول
مظاهر التقارب بين مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسئولية الناقل

من أجل بيان أوجه التقارب بين مسئولية الوكيل بالعمولة ومسئولية الناقل نميز بين الأحكام الموضوعية للنقل والأحكام الخاصة بدعوى المسئولية.

المطلب الأول
مظاهر التقارب من حيث الأحكام الموضوعية للمسئولية

يبين وجه التقارب بين مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسئولية الناقل بشأن المسائل الآتية : حالات المسئولية ، ودفع المسئولية ، وتحديد المسئولية.

---

(١) ESCARRA et RAULT, op. cit, No 930.

أولاً : حالات المسئولية :

يضمن الوكيل بالعمولة للنقل حسن تنفيذ النقل، وبالتالى يسأل تجاه الموكل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها[١].

ويلاحظ فى شأن المسئولية عن التأخير أن الوكيل بالعمولة للنقل يكون مسئولاً عن التأخير فى تسليم البضائع إلى المرسل إليه فى الميعاد المتفق عليه فى عقد النقل، وإن لم يشترط الموكل موعداً محدداً للتسليم. وإن لم يتفق على موعد للتسليم فى عقد النقل يلتزم الناقل رغم ذلك بالتسليم فى المدة المعقولة التى يقضى بها العرف ، فيبقى الوكيل بالعمولة للنقل مسئولاً عن التأخير[٢].

وتجدر الإشارة فى هذا الصدد أن الناقل يكون ملتزمًا بميعاد التسليم المتفق عليه وإن كانت البضائع التى كلفه الوكيل بنقلها تخص عدة موكلين، ويبقى الوكيل مسئولاً عن تجاوز هذا الميعاد تجاه مختلف الموكلين[٣].

ويكون الوكيل بالعمولة مسئولاً عن الأضرار التى تلحق بالموكل، أياً كانت المرحلة التى نشأ فيها الضرر[٤]. لكن الوكيل لا يسأل بوصفه ناقلاً إلا عن المرحلة التى تعهد بتنفيذها[٥].

ولذلك إذا تم الاتفاق بين الموكل والوكيل بالعمولة للنقل على أن يتم تسليم البضائع فى محل المرسل إليه، يضمن الوكيل تنفيذ النقل إلى تمام تسلم المرسل إليه للبضائع ، وإن كانت فترة النقل قد انتهت قبل وصول البضائع إلى المرسل

---

(١) إدوار عيد، ف١٣٩ .

(٢) Cour d'appel de Paris, 23 mars 1982 Dalloz 1983, Informations Rapides 125.

(٣) Cour d'appel de Grenoble, 10 Juillet 1980, Bulletin des Transports, 1981. 346.

(٤) RODIERE et MERCADAL, No 316.

(٥) Cassation Commerciale, 16 mars 1981, Bulletin des Transports, 1981. 316.

إليه[1]. وبعبارة أخرى تدخل مرحلة الوصل بين تسلم البضائع من الناقل وتسليمها فى محل المرسل إليه ضمن نطاق ضمان الوكيل بالعمولة للنقل .

ثانيا : دفع المسئولية :

فيما يتعلق بدفع مسئولية النقل، المبدأ العام هو عدم مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل متى تقرر إعفاء الناقل قانوناً من المسئولية[2] .

وتطبيقاً لذلك لا يكون الوكيل بالعمولة للنقل مسئولاً فى حالة القوة القاهرة[3] .

لكن يجوز الاتفاق فى عقد الوكالة بالعمولة على أن يتحمل الوكيل تبعة القوة القاهرة وإن كان الناقل يستطيع دفع مسئوليته بسبب القوة القاهرة[4]، بالرغم من أن الوكيل بالعمولة إن هو يضمن تنفيذ النقل للموكل ، فيكون ذلك على أن يعود على الناقل بالمسئولية بوصفه مرسلاً فى عقد النقل . وبإجازة مثل ذلك الاتفاق يتحمل الوكيل بالعمولة للنقل مخاطر لن يتسنى له الرجوع فى شأنها على الناقل.

وتقدر القوة القاهرة الموجبة لدفع مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل بالنظر إلى الناقل، بمعنى أن القوة القاهرة تكون حائلة دون تنفيذ الناقل للنقل[5]. ولذلك قضى بمسئولية الوكيل بالعمولة عن عدم تنفيذ النقل بالنظر إلى عدم اعتبار الحرب الأهلية فى لبنان قوة قاهرة تحول دون تنفيذ الناقل للنقل[6] .

---

(١) Cassation Commerciale, 3 Janvier 1978, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1978, IV, No 6.

(٢) Cassation Commerciale, 6 Février 1973, JCP 1973 II. 17506, note RODIERE. Cour d'appel d'Aix - en - Provence, 18 avril 1975, Bulletin des Transports, 1975. 383.

(٣) Cassation Commerciale, 6 février 1980, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1980, IV, No 100.

(٤) Cour d'appel de Paris, 14 décembre 1989, Dalloz 1990, Sommaires 269, observations REMOND - GOUILLOUD.

(٥) Cassation Commerciale, 3 Octobre 1989, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1989, IV, No 246.

(٦) Cour d'appel de Paris, 29 février 1984, Bulletin des Transports, 1985. 13.

كذلك قضى بمسئولية الوكيل عن عدم تنفيذ النقل بسبب إضراب عمال وتابعى الناقل، مادام هذا الأخير كان يتوقعه نظراً لتهديد التابعين به منذ فترة من الزمن، ولا عبرة بمدى علم الوكيل بإمكانية وقوع الإضراب(١).

ولا يستطيع الوكيل بالعمولة للنقل دفع مسئوليته بإثبات خطأ الناقل، بل إنه يسأل عن خطئه الجسيم(٢). لكن فى المقابل إذا كان هلاك أو تلف البضائع يرجع إلى خطأ الموكل لا يكون الوكيل مسئولاً عن الهلاك أو التلف(٣)، على اعتبار أن خطأ الموكل يدخل فى مفهوم خطأ الغير بالنسبة إلى الناقل، الذى يعفيه من المسئولية إذا توافرت فيه خصائص القوة القاهرة، وهو الغالب بالنسبة إلى الناقل.

ولا يسأل الوكيل بالعمولة كذلك عن العيب الذاتى للبضائع، بوصفه سبباً موجباً لدفع مسئولية الناقل(٤).

ثالثا : تحديد المسئولية:

إذا تضمن عقد النقل شروطاً تؤدى إلى تحديد مسئولية الناقل، أو تؤدى إلى إعفائه من المسئولية عن التأخير فى ظل القانون المصرى، فإن هذه الشروط لا تكون سارية فى مواجهة الموكل ما لم يكن قد وافق عليها(٥).

وبالتالى إذا لم يكن الموكل قد وافق على إعفاء أو تحديد مسئولية الناقل، واعترض على ذلك عند تسلمه إيصالاً بالمستحقات المالية للوكيل بالعمولة للنقل، لا يسرى فى حقه شرط الإعفاء أو التحديد من المسئولية(٦).

---

(١) Cour d'appel de Paris, 26 avril 1984, Bulletin des Transports, 1985. 61.

(٢) Cour d'appel de Paris, 15 décembre 1986, Bulletin des Transports, 1987. 171.

(٣) Cassation Commerciale, 3 Octobre 1989, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1989, IV, No 246.

(٤) Cour d'appel de Paris, 14 décembre 1989, arrêt précité.

(٥) إدوار عيد ، ف ١٢٩.

(٦) Cassation Commerciale, 3 décembre 1985, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1985, IV, No 289.

ويفهم من ذلك أنه يجوز للموكل إقرار شروط الإعفاء أو التحديد من المسئولية، وإن لم يكن قد وافق عليها ابتداء. ويراعى أنه لا يجوز التمسك بالمسئولية المحددة إذا ارتكب الناقل خطأ جسيماً فى انجاز النقل(١).

ويتشدد القضاء الفرنسى فى شأن سريان شروط تحديد مسئولية الناقل تجاه الموكل. فلا يكفى استناد الوكيل بالعمولة للنقل إلى أنه يقدم خدمانه إلى الموكل طبق للشروط العامة للمؤسسة الخاصة به، والتى تتضمن تحديداً لمسئوليته على ضوء تحديد مسئولية الناقلين الذين يعاقدهم(٢). كذلك لا يحتج بشرط التحديد الذى يكون مطبوعاً فى ظهر إيصال التسلم الذى يقدمه الوكيل بالعمولة للنقل إلى الموكل أو أحد تابعيه، وتصعب قراءته وإدراك مضمونه(٣).

ويثور التساؤل عن مدى جواز تمسك الوكيل بالعمولة للنقل بأحكام تحديد المسئولية التى تتضمنها القواعد المنظمة لبعض أنواع النقل. ذلك أن مسئولية الناقل البحرى مسئولية محدودة، سواء على صعيد القانون الداخلى(٤)، أو على صعيد الاتفاقيات الدولية للنقل البحرى الدولى(٥). كذلك تكون مسئولية الناقل الجوى مسئولية محدودة، على الصعيدين الداخلى(٦)، والدولى(٧)، فهل يجوز

---

(١) Cour d'appel de Paris, 15 décembre 1986, précité

(٢) Cour d'appel de Paris, 26 janvier 1981, Bulletin des Transports, 1981. 141.

(٣) Cassation Commerciale, 14 avril 1992, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1992, IV. No 166.

(٤) المادة ٢٣٣ من قانون التجارة البحرية لعام ١٩٩٠.

(٥) المادة ٤ فقرة (خامساً) من معاهدة بروكسل لسندات الشحن، الموقعة فى ٢٤ أغسطس ١٩٢٤، والمادة ٦ بند (أ) من إتفاقية الأمم المتحدة فى شأن النقل البحرى الدولى الموقعة فى هامبورج بتاريخ ٣ مارس ١٩٧٨.

(٦) المادة ٢٩٢ من قانون التجارة.

(٧) المادة ٢٢ من إتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ والمادتان ٢١ و٢٢ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩. وتجدر الإشارة إلى أن إتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ جعلت المسئولية الموضوعية للناقل الجوى الدولى ضمن حدود معينة، مع افتراض خطئه فيما يتجاوز هذه الحدود.

للوكيل بالعمولة للنقل البحرى أو للنقل الجوى التمسك بأحكام تحديد مسئولية الناقل البحرى أو مسئولية الناقل الجوى؟

لقد عرض الأمر على القضاء الفرنسى فى شأن النقل الجوى، وذهب إلى أن مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل الجوى تتحدد على ضوء أحكام اتفاقية وارسو التى يخضع لها عقد النقل الجوى. ويترتب على ذلك أنه يجوز للوكيل دفع مسئوليته تجاه الموكل لذات الأسباب التى يجوز بموجبها للناقل الجوى دفع مسئوليته(١). لكن فيما يتعلق بأحكام تحديد المسئولية ذهب القضاء الفرنسى إلى أن اتفاقية وارسو لا تسرى على العلاقة بين الموكل والوكيل بالعمولة للنقل والتى تنشأ عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل. ويترتب على ذلك أن لا يجوز للوكيل التمسك بأحكام تحديد المسئولية، وخاصة أن الوكيل بالعمولة للنقل لا يدخل فى مفهوم الناقل الفعلى فى اتفاقية جوادلا لاغارا المكملة لاتفاقية وارسو(٢).

وإذا سلمنا بالحل المتقدم فى شأن النقل الجوى ، فإنه ينطبق من باب أولى فى مجال النقل البحرى حيث لم تواجه معاهدة بروكسل لسندات الشحن ظاهرة الناقل الفعلى، ولا يثور تبعًا لذلك التساؤل حول مدى جواز اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل البحرى ناقلاً فعلياً، يفيد من أحكام تحديد المسئولية.

لكننا نرى عدم صحة الحل المشار إليه فى ظل القانون المصرى. ونشير أولاً إلى أن اعتبار الوكيل بالعمولة للنقل الجوى ناقلاً فعلياً لا يثور مطلقاً لأن الوكيل لا يتولى تنفيذ النقل بنفسه. ولكن قد يثور الفرض الذى يعد فيه الوكيل ناقلاً متعاقداً فى مواجهة مرسل البضائع وذلك حينما يكون وكيلاً عن الناقل الجوى وليس وكيلاً عن المرسل. ففى هذه الحالة يتعاقد الوكيل على النقل لا على ضمان تنفيذه، ويكون ناقلاً متعاقداً، وبما أنه لا يتولى إنجاز النقل بنفسه وإنما يتولاه موكله، يصبح هذا الأخير ناقلاً فعلياً.

---

(١) Cassation Commerciale, 28 février 1984, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1984, IV, No 78 .

(٢) Cour d'appel de Paris, 18 juin 1992, JCP 1992, IV 2850.

وبغض النظر عن صحة تحليلنا المتقدم، نرى أن الوكيل بالعمولة عن الموكل مرسل البضائع لا يفيد من أحكام التحديد القانونى لمسئولية الناقل، سواء أكان وكيلاً بالعمولة للنقل الجوى أو وكيلاً بالعمولة للنقل البحرى. وسندنا فى ذلك نص المادة ٢٨٠ من قانون التجارة وهى تجيز للوكيل بالعمولة للنقل أن يتفق مع الموكل على تحديد مسئوليته فلا تترتب المسئولية المحدودة بقوة القانون.

المطلب الثاني

مظاهر التقارب من حيث الأحكام الخاصة بدعوي المسئولية

لأجل إبراز مظاهر التقارب بين مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسئولية الناقل نبحث المسألتين الآتيتين: الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية وتقادم هذه الدعوى .

أولاً: الدفع بعدم قبول دعوي المسئولية :

يلاحظ أنه فى ظل القانون الفرنسى الذى يأخذ بنظام الدفع بعدم قبول الدعوى، يفيد الوكيل بالعمولة للنقل من الدفع بعدم قبول دعوى إذا قام بتسليم البضائع إلى المرسل إليه وأغفل هذا الأخير تقديم الاحتجاج[١]. لكنه تجاه الموكل يكون مكلفًا بتحرير الاحتجاج فى مواجهة الناقل عند تسلمه البضائع منه، وبالتالى يبقى مسئولاً تجاه الموكل وإن تمسك الناقل بعدم قبول دعوى المسئولية[٢].

أما فى ظل القانون المصرى الذى لم يأخذ بنظام الدفع بعدم قبول الدعوى فى قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ إلا فى حدود معينة سبق لنا العرض لها[٣]، يفترض فى الوكيل الكشف عن البضائع حين تسلمها من الناقل، فلا يلتزم

---

(١) Cassation Commerciale, 13 avril 1972, Dalloz 1972, Sommaires 152.

(٢) Cassation Commerciale, 16 October 1967, Dalloz 1968, Sommaires 45.

(٣) راجع ص٧٣ من هذا المؤلف.

الموكل بإخطار الوكيل بالعمولة للنقل بالضرر وبالتالى لا يجوز لهذا الأخير الدفع بعدم قبول الدعوى فى مواجهة الموكل.

ثانيًا : تقادم دعوى المسئولية :

فيما يتعلق بتقادم دعوى مسئولية الناقل، يسرى أحكام التقادم على الوكيل بالعمولة للنقل(١). إلا أنه يلاحظ أن الأمر يكون مقصوراً على مسئولية الوكيل عن الأضرار الناشئة عن تنفيذ النقل(٢). أما إذا تعلق الأمر بإخلال الوكيل بالتزاماته الناشئة عن الوكالة بالعمولة فيما لا يتعلق بهلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها، تخضع دعوى المسئولية للقواعد العامة فى سقوط الدعاوى بمرور الزمن(٣). ولذلك تخضع الدعوى للأحكام الخاصة بتقادم دعوى مسئولية الناقل وإن كلف الوكيل بالعمولة للنقل بما يجرى عليه العمل من تكليف للناقل ذاته، مثل تسليم البضائع إلى المرسل إليه مقابل قبض الثمن(٤). أما إذا تجاوز الأمر ما يكلف به الناقل عادة مثل الإفراج الجمركى عن البضائع ، تخضع دعوى المسئولية فى حالة إخلاله بهذا التكليف للقواعد العامة(٥).

ويراعى أنه فى الفرض الذى يلتزم فيه الوكيل بالعمولة للنقل بتسليم البضائع فى محل المرسل إليه، فإن مدة التقادم لا تسرى من تاريخ تسلم الوكيل بالعمولة

---

(١) إدوار عيد، ف١٢٩. المادة ٢٨٣ من قانون التجارة التى تحيل إلى المادتين ٢٥٤ و٢٧٢ من القانون ذاته وتتعلقان بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشياء وتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص على التوالى. أنظر : RODIERE et MERCADAL, N°273.

(٢) Cassation Commerciale, 20 avril 1967, Dalloz 1968, Jurisprudence 33.

(٣) Cassation Commerciale, 8 avril 1967, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1967, III, No 132.

(٤) Cour d'appel de Paris,. 13 Septembre 1989, 1989, Dalloz 1989, Informations Rapides 248.

(٥) Cassation Commerciale, 11 décembre 1985, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1985, IV, No 294.

للنقل البضائع من الناقل، لكنها تسرى اعتباراً من تاريخ تسلم المرسل إليه للبضائع فى المحل المتفق عليه(١).

ونشير أيضاً إلى أنه فيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن تنفيذ النقل الجوى تخضع دعوى مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل لحكم تقادم دعوى مسئولية الناقل طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو(٢).

المبحث الثاني

مظاهر التباين بين مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسئولية الناقل

تكون مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل مسئولية مزدوجة. فهو يضمن تنفيذ النقل كما رأينا ، لكنه يسأل فوق ذلك عن أخطائه الشخصية تجاه الموكل، وذلك بوصفه وكيلاً بالعمولة(٣).

وإذا كان ضمان تنفيذ النقل هو الذى تبلورت عنده مظاهر التقارب بين مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسئولية الناقل فإن مظاهر التباين بين المسئوليتين تعود إلى قيام مسئولية الوكيل تجاه الموكل مرسل البضائع تطبيقاً لأحكام عقد الوكالة بالعمولة.

إن عقد الوكالة بالعمولة يرتب التزامات على عاتق طرفيه: الوكيل بالعمولة والموكل. وبالتالى يكون الطرفان مسئولين عند الإخلال بالالتزامات المترتبة على عاتقهما. ولا تعد الوكالة بالعمولة للنقل استثناء على ذلك، وبالتالى يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن عدم تنفيذ التزاماته العقدية(٤).

---

(١) Cassation Commerciale, 3 janvier 1978, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1978, IV, No 6.

(٢) قارن موقف القضاء الفرنسى فى هذا الصدد :
Tribunal de commerce de Paris, 28 novembre 1979, Bulletin des Transports, 1980. 54.

(٣) RODIERE et MERCADAL, No 299.

(٤) Cour d'appel de Paris, 24 mars 1983, Bulletin des Transports, 1983. 542.

وتتمثل مظاهر التباين بين مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل ومسئولية الناقل فى تحديد الأخطاء التى يسأل عنها الوكيل تجاه الموكل المرسل من جانب وفى تحديد ماهية الضمانات التى تتقرر للوكيل بالعمولة للنقل إزاء الموكل من جانب آخر.

المطلب الأول

الأخطاء التي يسأل عنها الوكيل بالعمولة للنقل

يمكن القول أن هناك طائفتين من الأخطاء التى يسأل عنها الوكيل بالعمولة للنقل إزاء الموكل مرسل البضائع: الأولى هى تلك الأخطاء التى تؤدى إلى إعفاء الناقل من المسئولية، بينما الطائفة الثانية من الأخطاء تتمثل فى تلك التى تؤدى إلى الإضرار بمصالح الموكل .

أولاً : الأخطاء المفضية إلي إعفاء الناقل من المسئولية :

يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن أخطائه الشخصية بصفة أساسية(١)، لكن لأخطائه أثراً خاصًا فى مجال النقل، لأنها قد تؤدى إلى إعفاء الناقل من المسئولية، استناداً إلى مركزه كمرسل فى عقد النقل، وحال فعل المرسل موجباً لدفع مسئولية الناقل(٢) .

ولذلك إذا كان الوكيل بالعمولة للنقل غير مسئول بحسب الأصل فى الأحوال التى يعفى فيها الناقل من المسئولية قانوناً، إلا أن ذلك مشروط بألا يكون الأمر راجعاً إلى خطأ الوكيل(٣).

---

(١) Cassation Commerciale, 22 juillet 1986, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1986, IV, No 187.

(٢) RODIERE et MERCADAL, No 309.

(٣) Cour d'appel de Rouen, 2° Chambre Civile, 24 mai 1995, Droit Maritime Français, No 559, avril 1996. p. 369, note TASSEL.

وتطبيقًا لذلك يكون الوكيل بالعمولة للنقل مسئولاً عن الخطأ فى تغليف البضائع(١)، ما لم يكن سوء التغليف راجعًا إلى فعل الموكل(٢). فبوجه عام لا يكون الوكيل مسئولاً عن هلاك أو تلف البضائع إذا كان راجعًا إلى خطأ ارتكبه الموكل أو أحد تابعيه.

وإذا تم نقل البضائع فى حاويات يلتزم لوكيل برص البضائع فيها، ويكون مسئولاً عن الأضرار التى تلحق البضائع نتيجة تجاورها وسوء رصها(٣).

ويكون الوكيل بالعمولة للنقل مسئولاً عن الأضرار التى تترتب بسبب عدم إتباعه التعليمات الصادرة له من الموكل. فيكون الوكيل مسئولاً إذا لم يحدد قيمة البضائع للناقل، ويلتزم بالقدر الذى لا يغطيه التعويض الذى يقوم الناقل بدفعه(٤). ويؤكد ذلك عدم سريان شروط تحديد المسئولية تجاه الموكل لأنه بتكليف الوكيل إعلان قيمة البضائع للناقل يكون قد أبدى رفضه ليس فقط لشروط تحديد المسئولية وإنما أيضاً رفضه سريان الأحكام القانونية المتعلقة بتحديد المسئولية.

ثانيًا : الأخطاء المفضية إلي الإضرار بمصالح الموكل:

يسأل الناقل أولاً عن عدم إتباع تعليمات الموكل فى اختيار وسيلة النقل، مما أدى إلى ارتفاع تكلفة النقل(٥).

والأصل ثانياً أن الوكيل بالعمولة لا يكون ملتزماً بالتأمين على البضائع ما لم

---

(١) Cour d'appel de Paris, 15 juin 1975, Droit Maritime français, 1980, p. 86.

(٢) Cassation Commerciale, 3 Octobre 1989, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1989, IV, No 245.

(٣) Tribunal de commerce de Paris, 19 novembre 1979, Droit Maritime Français, 1980, p. 376.

(٤) Cour d'appel de Rouen, 16 août 1979, Droit Maritime Français, 1980, No 272.

(٥) Cour d'appel de Paris, 27 février 1975, Bulletin des Transports, 1975. 131.

يتـفق على ذلك(١). ويشترط القضاء فى هذا الصدد صدور تعليمات واضحة ومحددة من الموكل تلزم الوكيل بالتأمين على البضائع، ولا يكفى لالتزام الوكيل النص فى العقد على اتخاذ جميع التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع(٢).

وبوصفه وسيطاً يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن اختياره للناقل الذى يتعاقد معه. فهو يسأل فى حالة اختيار ناقل غير مؤهل لإنجاز عملية النقل(٣). كذلك يكون الوكيل مسئولا عن اختيار وسيلة نقل بطيئة لا تسمح بوصول البضائع سليمة إلى مكان الوصول(٤). ويضاف إلى ذلك التزام الوكيل بالتأكد من أن الناقل مؤمن من مسئوليته، وإلا تحمل وحده تبعة عدم التزام الناقل أو عجزه عن دفع التعويض(٥).

ويلتـزم الوكـيل بالعمـولة للنقل بإبداء النصح إلى الموكل وتقـديم جـمـيع المعلومات التى تهمه معرفته حول تنفيذ النقل(٦). لكن الوكيل لا يسأل عن عدم إخطار الموكل بالمخاطر التى تحيط بالبضائع إذا كـان فى مـقدور الموكل تقدير مخاطر النقل(٧).

---

(١) ESCARRA et RAULT, No 929.

إدوار عيد، ف١٣٩.

Cassation Commerciale, 27 Octobre 1975, Bulletin des Transports, 1975. 625.

(٢) Cour d'appel de Paris, 29 mai 1990, Dalloz 1992, Sommaires 79, observations REMOND - GOUILLOUD.

(٣) Cassation Commerciale, 15 janvier 1980, Bulletin des Transports, 1980. 160 .

(٤) ESCARRA et RAULT, No 931 .

(٥) Cour d'applel de Bordeaux, 13 Juillet 1982, Bulletin des Transports, 1982. 542.

(٦) Cassation Commerciale, 18 juin 1980, Bulletin des Transports, 1980. 552 .

Cassation Commerciale, 22 avril 1986, Bulletin des Transports, 1986. 395 .

(٧) Cour d'appel d'Aix - en - Provence, 7 décembre 1977, Bulletin des Transports. 1978. 264. Cassation commerciale, 31 janvier 1978, JCP 1979, II, 1942, note RODIERE .

ويلاحظ أنه إذا حدثت زيادة فى أثمان النقل بفعل السلطات العامة، يكون الموكل ملتزمًا بأداء الزيادة إلى الوكيل. إلا أنه يشترط لذلك أن يكون الوكيل قد نبه على الموكل بإمكانية حدوث ذلك، وإلا يعتبر الوكيل مرتكبًا لخطأ مهنى يستوجب عدم التزام الموكل بالزيادة فى أجرة النقل(١).

ومن المشاهد أن تكليف الوكيل بالعمولة بتنفيذ النقل قد يصاحبه صدور تعليمات عن الموكل تتعلق بمصالح خاصة به. والمثال على ذلك أن يملى على الوكيل التعاقد مع وكيل عبور أو وكيل بالعمولة آخر لبعض مراحل النقل. فإن كان مثل هؤلاء يختارهم الموكل لا يسأل الوكيل عن أخطائهم(٢). أما إذا ترك الموكل حرية اختيارهم للوكيل يكون هذا الأخير مسئولاً عن أخطاء من يختارهم الوكيل(٣). ونشير إلى أنه يجب فى جميع الأحوال أن يستند اللجوء إلى وكلاء إلى ترخيص بذلك من الموكل ، تطبيقاً للمادة ٢٨١ من التقنين التجارى(٤).

ويلاحظ فى هذا الصدد أنه لا يجوز للوكيل دفع مسئوليته تأسيسًا على أن تعاقده مع أحد الوكلاء جاء نتيجة ما فرضته عليه هيئة عامة تتمتع بامتياز حصرى. ذلك أن الوكيل يكون مدركًا إمكانية ذلك، أو يفترض فيه إدراك ما يرتبط بتنفيذ النقل من مخاطر(٥).

---

(١) Cassation Commerciale, 9 mai 1977, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1977, IV, No 127.

(٢) Cassation Commerciale, 4 décembre 1973 , Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1973, IV, No 345. Cour d'appel de Lyon, novembre 1974, Bulletin des Transports, 1975. 46.

(٣) Cour d'appel de Paris, 12 mars 1975, Bulletin des Transports, 1975. 180.
Cour d'appel de Paris, 28 mars 1977, Bulletin des Transports, 1977. 348.

(٤) إدوار عيد ، فـ١٢٨ .

(٥) Cassation Commerciale, 13 janvier 1987, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1987, IV, No 18. Cassation Commerciale, 5 décembre 1989, Dalloz 1990 Sommaires 270, observations REMOND - GOUILLOUD.

ومن جهة أخرى قد يكلف الموكل الوكيل بقبض ثمن بيع البضائع من المرسل إليه، فإن تعهد الوكيل بذلك يكون مسئولاً عن عدم قبض الثمن(١) . وإذا كان الوكيل مكلفاً بتسليم البضائع مقابل إفادة مصرفية بتحويل الثمن إلى حساب مصرفى للموكل يكون الوكيل مسئولاً عن التسليم بدون الحصول على الإفادة، أو إذا تأخر فى هذه الحالة عن إخطار الموكل بامتناع المرسل إليه عن تسلم البضائع(٢) . لكن الوكيل لا يسأل عن عدم صحة الإفادة المصرفية أو عن تزويرها إذا كانت الظروف لا تسمح للوكيل باكتشاف الأمر(٣) .

ويمكن القول بوجه عام أن أى أداء يكون مصاحبًا لتنفيذ النقل الذى كلف به الوكيل بالعمولة للنقل يثير مسئوليته تجاه الموكل استناداً إلى خطئه فى تنفيذ الوكالة . وتتوازى هذه المسئولية مع ضمانة حسن تنفيذ النقل وبالتالى مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها .

لذلك ذكرنا من قبل أن الخطأ الذى يرتكبه الوكيل بالعمولة المكلف بالإفراج الجمركى عن البضائع يثير مسئوليته كوكيل وليس بوصفه ضامناً حسن تنفيذ النقل (٤) . وقد يترتب على ذلك أن تكون دعوى مسئولية الوكيل عن ضمان حسن تنفيذ النقل خاضعة لأحكام تقادم دعوى مسئولية الناقل(٥)، بينما تخضع دعوى المسئولية عن الأخطاء الأخرى للقواعد العامة بالتقادم(٦) .

---

(١) Cassation Commerciale, 6 février 1973, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1973, IV, Mo 164 .

(٢) Cour d'appel de Paris, 14 avril 1980, Bulletin des Transports, 1980. 500 .

(٣) Cour d'appel de Paris, 22 avril 1977, Dalloz 1977, Jurisprudence 531, noten VASSEUR.

(٤) Cassation Commerciale, 30 mai 1995, Droit Maritime Français, No 557, février 1996, observations TASSEL.

(٥) Cour d'appel de Paris, 25 juin 1991, Bulletin des Transports, 1991. 489.

(٦) Cour d'appel de Paris, .25 Juin 1990, Dalloz 1991, Informations Rapides 219.

وتجدر الإشارة فى هذا الصدد إلى أنه فى ظل القانون الفرنسى إذا كانت شروط إعفاء الناقل من المسئولية تقع باطلة، إلا أن هذه الشروط تعد صحيحة فى العلاقة بين الموكل والوكيل بالعمولة للنقل. وبالتالى يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من المسئولية سواء عن أخطائه الشخصية أو فيما يتعلق بضمانة حسن تنفيذ النقل[1] .

المطلب الثاني

ضمانات الوكيل بالعمولة للنقل

إذا كان الوكيل بالعمولة للنقل مسئولاً على النحو المتقدم بيانه فى مواجهة الموكل ، إلا أنه يتمتع مع ذلك ببعض الضمانات الخاصة. وتتمثل هذه الضمانات فى ضمانتين جوهريتين : الأولى هى الامتياز المقرر للوكيل على البضائع التى يتولى الإشراف على نقلها، والثانية هى حقه فى الرجوع على الناقل بالمسئولية .

أولاً : امتياز الوكيل بالعمولة للنقل:

فيما يتعلق بالحقوق المالية المقررة للوكيل بالعمولة للنقل يكون للوكيل امتياز على البضائع التى يحوزها لحساب الموكل. لكن يلاحظ أن هذا الامتياز هو امتياز الناقل المنصوص عليه فى المادة ٢٣٩ فقرة (٢) من قانون التجارة ، وذلك عملاً بنص المادة ٢٨٣ من ذات القانون الذى تنص على أنه إذا دفع الوكيل بالعمولة أجرة الناقل للناقل حل محله فيما له من حقوق[2] .

ثانيًا : رجوع الوكيل بالعمولة للنقل علي الناقل بالمسئولية:

يبقى أهم المكنات المقررة للوكيل بالعمولة للنقل، تخفيفًا من قسوة مسئوليته تجاه الموكل، هو إمكانية إثارة مسئولية الناقل بصفته مرسلاً فى عقد النقل. ويشترط اتجاه فى القضاء الفرنسى أن يكون الوكيل قد دفع التعويض إلى الموكل

(١) RODIERE et MERCADAL, No 288.

(٢) ESCARRA et RAULT, No 928.

لكى يتمكن من إثارة مسئولية الناقل[1]. لكن اتجاهاً آخر لا يشترط ذلك، لأن الأصل هو رجوع الموكل على الوكيل الضامن[2]، وهو ما لا يجب الأخذ به فى ظل القانون المصرى حيث يتقرر للموكل رجوع مباشر على الناقل بالمسئولية العقدية.

مع ذلك إذا كان الوكيل بالعمولة قد دفع التعويض إلى الموكل، فإنه لا يرجع على الناقل بالمسئولية إلا فى حدود ما دفعه للموكل[3]، وهو ما يتفق مع مركز الوكيل بالعمولة للنقل كضامن للدوكل حسن تنفيذ النقل. إلا أن الوكيل بالعمولة لا يكون ملزماً بإثبات حلوله محل الموكل[4]، لأنه فى حقيقة الأمر يستند فى الرجوع إلى مركزه القانونى كمرسل فى علاقته بالناقل، ولا يكون بحاجة إلى الحلول محل الموكل فى حقوقه.

ونشير أخيراً إلى أنه فى الحالات التى يكون فيها للمرسل إليه الرجوع على الوكيل بالعمولة للنقل، لا يحتج فى مواجهته بشروط تحديد المسئولية التى قد يتضمنها عقد الوكالة بالعمولة للنقل، ذلك أن المرسل إليه يعد أجنبياً عن هذا العقد[5].

---

(١) Cassation Commerciale, 4 mai 1982, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1982, IV, No 151. Cassation Commerciale, 23 septembre 1983, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1983 IV, No 549. Cassation Commerciale, 2 fèvirer 1993 , Dalloz 1993, Informations Rapides 59 .

(٢) Cassation Commerciale, 4 novembre 1977, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1977, No 247. Cassation Commerciale, 18 décembre 1978, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1978, IV, No 315.

ونشير إلى أنه للاعتبارات المتقدمة لم تكن محكمة النقض الفرنسية تجيز رجوع الموكل على كل من الناقل والوكيل بالعمولة بالتضامن لاختلاف أساس مسؤولية كل منهما :

Cassation Commerciale, 5 décembre 1951, Dalloz 1952, Jurisprudence 449, note GORE.

(٣) Cour d'appel de Rouen, 14 mai 1980, Bulletin des Transports, 1980. 331.

(٤) Cassation Commerciale, 13 juin 1989, Bulletin Civil des Transports, 1989. 527.

(٥) Cassation Commerciale, , 26 mai 1992, Bulletin Civil de la Cour de cassation, 1992, IV No 221.

القسم الثاني
النقل البحري

يتميز النشاط البحرى بأنه نشاط يتم فى بيئة محددة هى البيئة البحرية، وتستخدم فى تحقيقه وسيلة خاصة هى السفينة.

ولعل هذه الخصائص المميزة للنشاط البحرى هى التى حملت الفقه على أن ينادى باستقلال القانون البحرى وذاتيته فى مواجهة القانون التجارى، مما يترتب عليه عدم جواز تطبيق نصوص التقنين التجارى فيما لم يرد بشأنه نص خاص فى القانون البحرى ووجوب الرجوع مباشرة إلى القواعد العامة فى القانون المدنى(1).

ومع ذلك لا نرى فى القانون البحرى سوى فرع من فروع القانون التجارى، لا يتمتع إزاءه بأى استقلال أو ذاتية. ولا أدل على ذلك من خضوع المشروع البحرى للقواعد الخاصة بالمشروع التجارى وخضوعه لقواعد أنظمة التجار(2).

ومن بين صور استغلال البيئة البحرية تبقى الملاحة البحرية أهمها، ووسيلتها هى السفينة. ويتحقق الاستغلال التجارى عبر الملاحة البحرية بنقل البضائع والأشخاص بحراً سواء بتقديم خدمة النقل مباشرة للغير (عقد النقل البحرى) أو بتأجير السفينة لمن يتولى عمليات النقل (عقد إيجار السفينة).

---

(1) PODIERE : Le Particularisme du Droit maritime, DMF. No 304, avril 1974, p. 195 et s.

مصطفى كمال طه: أصول القانون البحرى، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ١٩٥٢، فـ٤٦. محمود سمير الشرقاوى: القانون البحرى، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ١٩٨٧، فـ٤١. زكى زكى الشعراوى: القانون البحرى، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ١٩٨٨، ص٦٧.

(2) لمزيد من التفاصيل انظر: مؤلفنا الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الأول، السفينة، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص٢٥ وما بعدها.

ونعرض في هذا المقام لأحكام إيجار السفينة من جهة ثم لأحكام النقل البحرى للبضائع وما يرتبط بالنقل من نشاط تبادل السلع عبر البحر فيما يعرف بالبيوع البحرية، من جهة ثانية، ولأحكام النقل البحرى للأشخاص أخيراً. ويمكن توزيع هذه الموضوعات على بابين، نعرض في الباب الأول لعقود الاستغلال البحرى ، عارضين للأحكام المنظمة لعقد إيجار السفينة من جانب وللبيوع البحرية من جانب آخر، بينما نعرض في الباب الثانى لعقود النقل البحرى ونعرض فيه لأحكام عقد النقل البحرى للبضائع من جهة ولأحكام عقد النقل البحرى للأشخاص من جهة أخرى. إلا أننا نبدأ دراستنا للنقل البحرى بتحديد المفهوم القانونى للسفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية التى تتحقق بواسطتها عمليات النقل البحرى.

المبحث التمهيدي

تعريف السفينة

تعرف المادة الأولى فقرة أولى من قانون التجارة البحرية السفينة بأنها كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح.

والمفهوم المتقدم لما يعد سفينة هو الذى يتحدد به نطاق تطبيق القواعد القانونية الواردة بالباب الأول من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والمتعلقة بالسفينة.

والمفترض فى تعريف السفينة الوارد بقانون التجارة البحرية أن يحدد مفهومها القانونى بوجه عام، بمعنى أن تنظيم أى جانب من جوانب الملاحة البحرية بموجب قانون آخر يتناول السفينة بأحكام خاصة، يؤخذ فيه بذات المفهوم القانونى للسفينة[١]. ومع ذلك يلاحظ أن القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن تبنى مفهوما مغايرا للسفينة عن المفهوم الوارد بقانون التجارة البحرية، وهو ما يجب أخذه فى الاعتبار عند تحديد نطاق تطبيق قانون سلامة السفن[٢].

---

(١) ولا يحول ذلك دون أن يتناول قانون خاص تنظيم جانب من الملاحة البحرية لنوع معين من السفن. والمثال على ذلك القانون رقم ٢٥٣ لسنة ١٩٥٢ الخاص بتنظيم شئون أفراد طاقم السفن التجارية المخصصة لنقل الاشخاص أو البضائع، دون غيرها من أنواع السفن الأخرى، لكنه قانون لا يأخذ بمفهوم خاص للسفينة يتعارض مع مفهومها فى قانون التجارة البحرية.

(٢) فالقانون يميز أولاً بين السفينة والوحدة البحرية، مع ملاحظة أن أحكامه تسرى عليهما معاً. وفى مفهوم المشرع تنقسم الوحدات البحرية إلى وحدات آلية ووحدات غير آلية. والوحدات الآلية تنقسم بحسب طبيعة عملها إلى قسمين:

(١) وحدات آلية تعمل خارج الميناء فى رحلات دولية أو ساحلية كالقاطرات والرافعات ويخوت النزهة واللنشات.

(٢) وحدات آلية تعمل فى حدود الميناء أو داخله كالقاطرات والرافعات وناقلات التموين والبترول والمياه ولنشات الصيد بالسنار والنزهة ونقل الركاب وأجهزة الحفر البحرية.

أما الوحدات غير الآلية فهى فى مفهوم القانون تعمل جميعها داخل الميناء أو فى حدوده كالرافعات والصنادل والمواعين والفلايك بأنواعها.

-/-

ونوالى فى هذا المؤلف تحليل عناصر تعريف السفينة طبقا لقانون التجارة البحرية. فبتعريف السفينة بأنها المنشأة التى تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح، يكون المشرع قد اشترط توافر ثلاثةعناصر فى السفينة: أن تكون منشأة وأن تخصص للملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح، وأن تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد.

المطلب الأول
السفينة منشأة

السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية هى من صنع الإنسان(١)، فهى منشأة يتم بناؤها بقصد إستخدامها فى الملاحة البحرية بصفة معتادة(٢).

ولا أهمية بعد ذلك لطريقة البناء، أو أوصاف السفينة من حيث الشكل ومادة صنعها وقدرتها على مواجهة المخاطر البحرية. كذلك لا أهمية لطريقة تسييرها، سواء بالشراع أو البخار وأيا كان نوع الطاقة المستخدمة فى تسيير السفينة(٣). كذلك لا تمييز بين السفن من حيث الحمولة، فيستوى أن تكون المنشأة كبيرة الحجم أو صغيرة الحجم(٤).

- وبالنسبة إلى السفن يميز القانون بين سفن الركاب والسفن غير المخصصة لنقل الركاب. ويحدد مفهوم سفينة الركاب بأنها التى تحمل أكثر من إثنى عشر راكباً وتعمل فى رحلات دولية أو ساحلية. أما السفينة غير المخصصة لنقل الركاب فهى التى لا تحمل أكثر منإثنى عشر راكباً فى رحلات دولية أو ساحلية، كسفن البضاعة وناقلات البترول والمياه والحبوب وسفن الصيد والسفن الشراعية بآلة مسيرة مساعدة.

ويتضح مما تقدم أنه فى مفهوم قانون سلامة السفن نعد سفينة المنشآت التى تقوم إما بملاحة أعالى البحار وإما بملاحة ساحلية، مع إستبعاد تلك التى تقوم بملاحة حدية والتى تدخل فى مفهوم الوحدات مع غيرها من المنشآت التى لاتعد من الوجهة القانونية سفناً.

(١) على البارودى، مبادئ القانون البحرى، منشأة المعارف، الرسكندرية، ١٩٨٣، بند١ .

(٢) DU PONTAVICE: Le statut des navires Litec Paris, P. 1976, p.13.

(٣) مصطفى كمال طه، أصول القانون البحرى، المرجع السابق، بند ٧٥، ويترتب على ذلك أن المنشآت التى تعمل بالطاقة الذرية تدخل فى مفهوم السفينة:

LEGENDRE: Les navires à réacteurs nucléaires et Le droit mariitime, Droit Maritime Français, No 275, novembre 1971, p. 643.

(٤) رفعت فخرى: الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد، ١٩٩٢، ص ٣

ويثير اعتبار السفينة منشأة مسألتين: الأولى تتعلق بحكم السفينة وهى لا تزال تحت البناء ومدى إمكان تطبيق الأحكام الخاصة بالسفينة عليها. وتتعلق المسألة الثانية بملحقات السفينة، اذ يثور التساؤل عما اذا كان مفهوم المنشأة يقتصر على بدن السفينة وهيكلها أم أنه يمتد إلى الملحقات.

(أ) **المنشأة قيد البناء:** لاشك أن المنشأة مكتملة الصنع تعتبر سفينة مادامت تخصص للملاحة البحرية، ولو لم تبدأ رحلاتها البحرية بعد[١]. أما المنشأة قيد البناء فلا تعد بعد سفينة، رغم امكانية اثبات اتجاه نية طالب البناء إلى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها[٢].

الا أن المشرع خرج على هذا الحكم فيما يتعلق بأحكام الرهن البحرى من جهة وأحكام التأمين البحرى على السفينة من جهة أخرى. فقد أخضع المشرع رهن السفينة تحت البناء لأحكام الرهن البحرى[٣]، كما أخضع التأمين على السفينة فى دور البناء للأحكام الخاصة بالتأمين البحرى على السفن[٤]. ويلزم فى هاتين الحالتين أن تكون نية طالب البناء متجهة إلى تخصيص المنشأة للملاحة البحرية بعد تمام صنعها[٥].

(ب) **ملحقات السفينة:** نص المشرع فى الفقرة الثانية من المادة الأولى من قانون التجارة البحرية على أن «تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها». ويتضح من ذلك أن السفينة كمنشأة لا تقتصر على بدنها أو هيكلها، وانما تمتد إلى ملحقات السفينة.

ولقد حسم المشرع الخلاف الذى كان دائراً فى الفقه حول تحديد المقصود

---

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٦٣.

(٢) SAFA: Aspects jujridiques de la définition du navire en droit Lli-libranais, en droit comparé et en droit international privé, Droit Maritime Français, No 330, Juin 1976, p. 371.

(٣) المادة ٤٤ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(٤) المادة ٣٨٦ من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(٥) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٦٤.

بالملحقات(١) . فهى تشمل جميع الأشياء، سواء أكانت ثابتة بالسفينة أو غير ثابتة بها، التى تكون لازمة ليس فقط لملاحتها البحرية بمعناها الفنى وانما أيضاً لازمة لاستغلال السفينة فى وجه النشاط المخصصة له. ولذلك يعتبر من ملحقات السفينة الأجهزة والمعدات اللازمة لملاحة السفينة، كالمراجل والبوصلة والاسطرلاب، والأجهزة والمعدات اللازم توفرها لمواجهة الأخطار البحرية، كأدوات اطفاء الحريق وقوارب النجاة، وكذلك المعدات اللازمة لاستغلال السفينة فى القيام بالنشاط المخصصة له، كرافعات السفينة لشحن البضائع وتفريغها أو شباك الصيد وأدواته بالنسبة إلى سفن الصيد(٢) .

وتأتى أهمية الملحقات من أن الحقوق الواردة على السفينة انما تشمل ملحقاتها(٣). كما أن التصرف الذى يرد على السفينة انما يشمل ملحقاتها دون حاجة إلى ذكر خاصة بالعقد، مع مراعاة وجوب أن تكون السفينة وملحقاتها مملوكة لشخص واحد(٤) . ويترتب على ذلك أنه على أطراف الاتفاق استبعاد كل أو بعض الملحقات من نطاق التصرف اذا كان المراد هو عدم شمول الاتفاق لتلك الملحقات(٥). ويفهم من ذلك أن فصل الملحقات عن المنشأة لا يترتب عليه فقدها لوصفها كسفينة، خاصة اذا أخذنا فى الاعتبار امكانية استبدال أجهزة ومعدات السفن بصفة دورية.

---

(١) دار هذا الخلاف حول محورين: الأول هو التمييز بين أجزاء السفينة وملحقاتها فى ضوء القواعد العامة، والثانى هو التمييز بين الملحقات اللازمة للملاحة البحرية وتلك اللازمة لاستغلال السفينة فى نشاطها.

(٢) DESOLA : Agrés et apparaux, Litec, Paris, 1974, No 18 et s.

(٣) محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، بند ٤٥ .

(٤) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٧٧ .

(٥) زكى زكى الشعراوى، المرجع السابق، ص ١٣٨ .

المطلب الثاني

تخصيص المنشأة للملاحة البحرية

بنصه على أن السفينة هى المنشأة التى تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية، يكون المشرع المصرى قد انتصر لضابط تخصيص المنشأة للملاحة البحرية لإعتبارها سفينة[1].

والتخصيص للملاحة البحرية، وإن كان يفترض صلاحية المنشأة لهذه الملاحة، الا أنه عنصر لازم لإكتساب المنشأة وصف السفينة. ذلك أن العديد من مجارى المياه الداخلية فى مصر، كنهر النيل والبحيرات، تسمح لمنشآت كبيرة الحجم نسبيا بالملاحة فيها، وتكون هذه المنشآت فى الوقت ذاته صالحة للملاحة البحرية[2]. ولذلك، ومن أجل عدم اخضاع المراكب المخصصة للملاحة النهرية لأحكام القانون البحرى، لزم أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية، مع عدم الاكتفاء بصلاحيتها لهذه الملاحة.

ويذكر المشرع المصرى المنشأة التى «تعمل عادة» أو تلك التى «تكون معدة للعمل»، مما يثير التساؤل حول مفهوم التخصيص للملاحة البحرية، بين وجوب أن يكون التخصيص فعلياً أو الاكتفاء بتوفر نية التخصيص للملاحة البحرية لدى مالك المنشأة.

والواقع أن تطبيق بعض أحكام القانون البحرى قد يكون واجبا قبل بدء المنشأة فى ممارسة نشاطها، وفى هذه الحالات يكفى أن تكون المنشأة «معدة للعمل» فى الملاحة البحرية لتطبيق تلك الأحكام[3]. أما بعد أن تبدأ المنشأة فى

---

(١) تشهد القوانين المقارنة ثلاثة ضوابط مختلفة لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية: ضابط تسجيل المنشأة فى سجل السفن، وضابط صلاحية المنشأة للملاحة البحرية، وضابط تخصيص المنشأة للملاحة البحرية. أنظر SAFA, op. cit. p. 367.

(٢) وهذه الظاهرة هى التى أثارت التساؤل حول حكم الملاحة المختلطة فى القانون المصرى.

(٣) وتتعلق هذه الأحكام بتلك الخاصة ببناء السفينة، اذ لا يكمن تطبيق هذه الأحكام مالم تتجه نية طالب البناء إلى تخصيصها للملاحة البحرية، وكذلك طلب تسجيل المنشأة فى سجل السفن فور تمام بنائها وقبل بدء الملاحة، وأحكام التصادم البحرى فى حالة وقوعه عند انزال المنشأة البحرية إلى البحر فور تمام صنعها.

ممارسة نشاطها، فإنه يجب أن تكون مخصصة بالفعل للملاحة البحرية حتى تحتفظ بوصفها كسفينة(1). فإن تبدل وجه التخصيص بأن خصصت المنشأة للملاحة البحرية(2)، أو تحولت إلى حطام بفقدها بصفة نهائية قدرتها على الملاحة البحرية(3)، فقدت المنشأة وصفها كسفينة.

ويسمح عنصر تخصيص المنشأة للملاحة البحرية باستبعاد العديد من المنشآت من مفهوم السفينة:

(١) تستبعد المنشآت المخصصة للملاحة فى المياه الداخلية من مفهوم السفينة، وهنا يكمن التمييز بين السفينة، أداة الملاحة البحرية، والمركب أداة الملاحة النهرية(4).

(٢) تستبعد كل منشأة طافية على سطح البحر من مفهوم السفينة، كالأرصفة العائمة والجسور العائمة والأحواض العائمة والمدارس العائمة والفنادق العائمة(5). كذلك تستبعد العوامات المخصصة للإقامة من مفهوم السفينة، ولو أمكن لها القيام بالملاحة، طالما أن الملاحة تتم بصفة عرضية ولا تمثل النشاط المعتاد المخصص لها تلك العوامات(6).

(٣) تستبعد من مفهوم السفينة المنشآت التى تسير فى البحر دون أن تكون مخصصة للملاحة البحرية، بل تقدم بعض الخدمات داخل مرافق الملاحة البحرية أو فى حدود الموانى، مثل الرافعات المائية والصنادل والمواعين والبراطيم والكراكات والزوارق وقوارب الغطس(7).

---

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٦٣.

(٢) جلال وفاء محمدين: دروس فى القانون البحرى المصرى الجديد، الإسكندرية، ١٩٩٢، ص ٣٧.

(٣) على البارودى، المرجع السابق، بند ١٤.

(٤) RODIERE: Navire et navigation maritime, Droit Maritime Français, No 318, Juin 1975, p. 323.

(٥) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٦٢.

(٦) محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، بند ٤٤. زكى زكى الشعراوى، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٧) مصطفى كمال طه، أصول القانون البحرى، سابق الإشارة إليه، بند ٧٦. على البارودى، المرجع السابق، بند ١٤.

(٤) تستبعد كذلك من مفهوم السفينة المنشآت المخصصة لاستخراج المعادن والبترول، ولو لم تكن ثابتة بقاع البحر أو المحيط، وذلك بالرغم مما تتعرض له من مخاطر بحرية(١).

(٥) كذلك لا تعد الطائرات المائية Hydravions من السفن، لأنها لا تستخدم سطح البحر الا فى عمليات الإقلاع والهبوط. أما الرحلة ذاتها فتتم فى الجو(٢).

ويلاحظ على تعريف المشرع للسفينة أنه لم يشترط فيها أن تكون منشأة عائمة، اكتفاءً بوجوب تخصيصها للملاحة البحرية. ولذلك يثور التساؤل عما اذا كان يقصد بملاحة السفينة قطع المسافة عبر البحر أو قطع المسافة بواسطة البحر.

فالقول بضرورة أن تتحقق الملاحة بواسطة مياه البحر بجعل من القدرة على التعويم مفترضاً أساسياً للقدرة على الملاحة. ويفترض التخصيص للملاحة قدرة المنشأة عليها(٣). وتطبيقا لذلك تعرف السفينة بأنها منشأة عائمة يتم تخصيصها للملاحة البحرية(٤).

ويترتب على القول المتقدم استبعاد ما يعرف بالزحافات الهوائية Aéroglis-seurs من مفهوم السفينة، وهى مركبات تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذى تدفع به محركاتها رأسيا على سطح مياه البحر(٥).

---

(١) REMOND- GOUILLOUD: Quelques remarques sur le statut des installations pétroliéres en mer, Droit Maritime Français, No 437, novembre 1977, p. 675.

لذلك مد المشرع مفهوم المنشآت الخاضعة لقواعد التصادم (المادة ٢٩٢ فقرة١) والإنقاذ (المادة ٣٠٢ فقرة٢) لتشمل المنشآت المخصصة لاستخراج المعادن والبترول بشرط أن تكون من المنشآت العائمة.

(٢) على البارودى، المرجع السابق، بند ٢٤. رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٦٢.

(٣) RODIERE: Le navire, op. Cit, No 5.

(٤) محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، بند ٤٤.

(٥) DU PONTAVICE:Aérogliss eurs marins, Encyclopéclie Dalloz Commercial, 1972, No 1.

وتجدر الإشارة إلى أنه يمكن للزحافات الهوائية الملاحة عبر اليابسة، الا أنه لا يثور بشأنها أمر اعتبارها من السفن الا فى الفروض التى تنزلق فيه فوق سطح البحر، وتكون ملاحتها عبر البحر هى النشاط الذى تخصص له على وجه الإعتياد.

فالزحافات الهوائية لا تلامس ببدنها مياه البحر، فهى ليست بالمنشآت العائمة، رغم أنها تخترق"البيئة البحرية وتتعرض بالتالى لمخاطره[1].

أما اذا قيل بأن الملاحة البحرية تعنى قطع المسافة عبر البحر، دون أن يشترط فى المنشأة التى تقوم بها أن تكون عائمة، فلا شك فى وجوب اعتبار الزحافات الهوائية من السفن[2]. وهو الرأى الذى نميل اليه باعتبار أن الزحافة الهوائية، رغم كونها منشأة غير عائمة، لا يمكنها قطع المسافة الا بواسطة سطح البحر، اذ لولا انعكاس الهواء المدفوع من محركاتها من سطح البحر لعجزت الزحافة الهوائية عن الملاحة[3].

ونشير أخيراً إلى أن عنصر التخصيص للملاحة البحرية يفترض قدرة المنشأة على تسييرها ذاتيا عبر البيئة البحرية، بمعنى أن يتوافر للمنشأة وسائلها الخاصة لحركتها وسيرها عبر البحر[4]. وبالتالى يستبعد من مفهوم السفينة المنشآت التى يمكن لها الملاحة وانما بالاستعانة بقوة تسيير خارجية عنها، فيما يمكن وصفه بالمقطورات البحرية[5].

---

(١) ولهذا الاعتبار يرجح بعض الفقهاء اعتبار الزحافات الهوائية من قبيل السفن: مصطفى كمال طه: القانون البحرى، سابق الإشارة إليه، بند ٢٩، هامش (٢) من ص ٣٩. رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٢) والذى يزيد من حدة الإشكال المطروح أن النظام القانونى للملاحة الجوية يستبعد الزحافات الهوائية من مفهوم الطائرة. أنظر المادة الأولى بند ٧من قانون الطيران المدنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ التى تعرف الطائرة بما يؤدى إلى استبعاد الزحافات الهوائية من مفهومها. كذلك وضعت المنظمة الدولية للطيران المدنى تعريفا للطائرة يستبعد من مفهومها تلك المنشآت. أنظر:

RODIERE: Le statut des aéroglisseurs. Sur les rapports entre les inventions techniques et les concepts juridiques, Revue Française de Droit aérien, avril- juin 1969, p. 127.

(٣) قارن رأينا السابق، مؤلفنا الوجيز فى القانون البحرى، الجزء الأول: السفينة، الاسكندرية، ١٩٩٣، ص ٥٠ – ٥١.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٦٢. جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٣٤.

(٥) قارن مع ذلك:

RODIERE, Le navire, op. cit, No6.

هذا وإذا كانت الملاحة البحرية تقتضى توجيه الإنسان للمنشأة التى تقوم بها، فإن ذلك لايعنى ضرورة توفر عناصر التجهيز والطاقم والنشاط الملاحى المحدد قصرا لكى تكتسب المنشأة وصف السفينة(١).

المطلب الثالث

القيام بالملاحة البحرية علي وجه الاعتياد

لا يلزم لاعتبار المنشأة البحرية سفينة أن يكون نشاطها مقصورا على الملاحة البحرية، وانما يكفى أن تقوم بهذه الملاحة بصفة معتادة، أى على وجه الاعتياد.

ويترتب على ذلك من جهة أن السفينة لا تفقد وصفها هذا اذا قامت برحلة نهرية أو أكثر بصفة عارضة(٢)، كما أن المركب الذى يقوم برحلات بحرية بصفة غير معتادة لا يكتسب من جهة أخرى وصف السفينة(٣).

ويضاف إلى ذلك أن المساعدات البحرية التى تقتصر خدماتها ضمن حدود الموانى أو فى داخلها لا تكتسب وصف السفينة وإن قامت برحلة بحرية، نظرا لافتقاد نشاطها الملاحى صفة الاعتياد.

وقد يحدث عملا أن تقوم المنشأة العائمة الواحدة ببعض رحلاتها فى البحر وبالبعض الآخر فى المياه الداخلية، على نحو يبين منه أن كلا من الملاحة البحرية والملاحة النهرية هما من قبيل النشاط المعتاد للمنشأة(٤).

وقيل فى هذا الصدد أن العبرة فى تكييف المنشأة على أنها سفينة أو مركب تكون بالنشاط الغالب، فيلزم أن تكون الملاحة البحرية هى النشاط الغالب للمنشأة حتى تكتسب وصف السفينة(٥).

_الا أننا نرى أنه يكفى لإعتبار المنشأة سفينة أن تكون الملاحة البحرية نشاطا معتادا لها، وإن انتظمت كذلك فى القيام برحلات نهرية على وجه

---

(١) DU PONTAVICE: Le statut du navire, op. cit, p. 14.

(٢) زكى زكى الشعراوى، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٣) جلال وفاء محمدين، المراجع السابق، ص ٣٥، ٣٦.

(٤) على البارودى، المرجع السابق، بند ٦.

(٥) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٣٦.

الاعتياد. وذلك لصعوبة الوقوف على النشاط الغالب من جهة[1]، ولإكتفاء المشرع بالنص على صفة الاعتياد دون اشتراط أن تقوم المنشأة بالملاحة البحرية بصفة رئيسية من جهة أخرى.

---

(١) وترجع هذه الصعوبة إلى اعتبارين: الأول هو تشابك الرحلات البحرية والنهرية من حيث الزمان، مما يصعب معه الوقوف على عدد الرحلات البحرية والنهرية لتحديد الطابع الغالب لأى من الملاحة البحرية والملاحة النهرية. والثانى هو صعوبة الوقوف على طابع الرحلة ذاتها فى بعض الأحوال. والمثال على ذلك ملاحة الصيد فى احدى البحيرات المفتوحة على البحر المتوسط، فيصعب الوقوف على ما اذا كانت الرحلات الخاصة بالصيد تبقى ضمن حدود مياه البحيرة أم تتجاوزها إلى مياه البحر المتوسط.

الباب الأول
عقود الاستغلال البحرى

نقصد بعقود الاستغلال البحرى تلك العقود التى تأتى خدمة لعمليات النقل البحرى. وأهم هذه العقود هى عقود إيجار السفينة، ونخصص له الفصل الأول من هذا الباب ، والبيوع البحرية التى نخصص لها الفصل الثانى .

الفصل الأول
إيجـار السفينـة

تتعدد صور إستعمال وإستغلال ملكية السفن: فهناك بعض الفروض التى يقتصر فيها مالك السفينة على إستعمالها بنفسه. وأكثر هذه الفروض فى مجالى ملاحة الصيد والنزهة. وقد يستغل مالك السفينة سيفنته فى تقديم خدماته للغير، والمثال على ذلك قيام المالك المجهز بنقل بضائع الغير أو نقل المسافرين.

ومن صور إستغلال ملكية السفن أيضاً تأجيرها للغير. وأكثر ما تثور حالات تأجير السفن فى مجال الملاحة التجارية. وفيها يضع المالك سفينته تحت تصرف الغير ليتولى إستغلالها لحسابه(١).

وفى المجال البحرى تتعدد صور إيجار السفينة حسب مساهمة مالكها فى إستغلالها التجارى. ففى بعض الفروض يصبح إستغلال السفينة من حق المستأجر وحده والذى يتولى أيضا إدارتها ملاحيا. ولكن فى فروض أخرى يحتفظ المالك المؤجر بإدارة السفينة ملاحيا مع إنتقال الإستغلال التجارى إلى المستأجر. بل إن لهذا الازدواج فى إدارة السفينة درجات تتعدد معها صور إيجار السفن(٢).

ولقد تناول قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ تنظيما دقيقا لإيجار السفينة وصوره المتعددة(٣). واتبع فى نظرنا منهجا واضحا فى إستعراض أحكام الإيجار بتضمينه أحكاما عامة للإيجار البحرى ثم تفصيل الأحكام الخاصة بكل صورة من صور إيجار السفن، وإن أدى به الأمر إلى تكرار بعض الأحكام المشتركة بين جميع صور الإيجار المختلفة.

---

(١) WAROT: Affrétement maritime, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1972, No.1.

(٢) أنظر فى ذلك: DU PONTAVICE: La nature Juridique du Contrat d'affrétement par charte- partie, No. 19 et s., in ouvrage collectif: L'affrétement par charte- partie, par DU PONTAVICE, SORTAIS, PIEDELIEVRE, et DE LESTANG, LGDG, Paris, 1964.

(٣) المواد من ١٥٢ إلى ١٩٥ من القانون.

ولذلك سوف نتبع تقسيم المشرع لأحكام إيجار السفينة. فنعرض للأحكام العامة ثم للأحكام الخاصة بتأجير السفينة مجهزة بالرحلة نظرا لأهمية هذه الصورة الخاصة لتأجير السفن فى مجال النقل البحرى للبضائع واختلاطها بعقد النقل. إلا أننا سوف نسبق عرض هذه الأحكام بتعريف عقد إيجار السفينة بوجه عام وتمييز كل صورة خاصة منه عن الصور الأخرى.

المبحث الأول

تعريف إيجار السفينة

تعرف المادة ١٥٢ من قانون التجارة البحرية إيجار السفينة بوجه عام بقولها أن «إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءا منها مقابل أجرة وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة (التأجير بالرحلة).

ولقد حرص المشرع فى التعريف المتقدم على أن يكون من العمومية بحيث يشمل كافة صور إيجار السفينة. ويتضح من التعريف أن العقد يحتوى على بعض عناصر عقد الإيجار بوجه عام من وضع سفينة تحت تصرف المستأجر ومن عنصر الأجرة. ولكن الإيجار قد لا يرد على السفينة بأكملها وإنما على جزء منها فقط. وقيل فى هذا الصدد أن المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر إلا سعة نقل محددة للسفينة[١]. ولهذا الوضع أثره فى احتفاظ المؤجر بإدارة السفينة على الأقل من الوجهه الملاحية لأن السفينة قد تحوى خلال الرحلة البحرية الواحدة بضائع مملوكة للمستأجر أو شاحنيه وبضائع مملوكة للمؤجر أو شاحنيه.

ويتضح من التعريف المتقدم أيضا أنه على خلاف الإيجار التقليدى لا تعتبر المدة دائما من العناصر الجوهرية لإيجار السفينة. فقد يكون تأجيرها بالرحلة فتصبح الرحلة أو الرحلات المتفق عليها محور العقد والتى على أساسها يتم حساب الأجرة. وفى هذا الفرض لا ينقطع المؤجر مطلقا عن إستغلال السفينة، مما جعل الفقه يذهب فى عمومه إلى أنه إذا كانت غاية المستأجر من

---

(١) DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 34.

الإيجار نقل البضائع نكون بصدد صورة خاصة لنقل البضائع وليس بصدد إيجار السفينة بالمعنى الدقيق لإصطلاح الإيجار[١].

ولكى تتضح لنا الفروق المتقدمة يتعين علينا تعريف صور إيجار السفن المختلفة. وقد ميز المشرع فى هذا الصدد بين إيجار السفينة غير مجهزة وإيجارها مجهزة، وتنقسم الصورة الثانية أى إيجار السفينة مجهزة إلى إيجار بالمدة وإيجار بالرحلة.

المطلب الأول

إيجار السفينة غير مجهزة[٢]

تعرف المادة ١٦١ من قانون التجارة البحرية إيجار السفينة غير مجهزه بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزا غير كامل.

ويقصد بالتجهيز، تهيئة وإعداد السفينة بوجه عام للاستغلال البحرى، وذلك عن طريق تزويدها بالمؤونة والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها وإستخدام الربان وأفراد الطاقم البحرى أو من يوصفون بالبحارة[٣].

ولا يلزم لكى نكون بصـــدد إيجار سفينة غير مجهزة أن يتولى المستأجر تجهيزها بالكامل، بل يمكن الإتفاق على أن يتولى المؤجر جانبا من التجهيز كتزويد السفينة ببعض المؤن أو الأدوات الملاحية. وقد يحتفظ المؤجر بحق

---

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٩٤. على البارودى، المرجع السابق، ف ١١١ مكرر. مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٩٢. وقارن محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، ف ٢٣٠. والواقع أن هذا الخلط نجم عن قيام المؤجر فى بعض الحالات بإصدار سند شحن إلى المستأجر: أنظر فى ذلك:

RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 332.

ولقد وازن المشرع المصرى بين الإتجاهين السابقين بنصه على عدم خضوع المؤجر لأحكام مسئولية الناقل البحرى إلا إذا أصدر سند شحن تنفيذا للإيجار، وابتداء فقط من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل: المادة ٢٢٧ فقرة ثانية بند (ب) من قانون التجارة البحرية.

(٢) Affrétement Coque nue - Demise charterparty.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ١٨٧.

تعيين الربان أو أحد أفراد الطاقم من ذوى المهام الجسيمة. ذلك أن المؤجر يحتفظ بملكية السفينة طوال مدة الإيجار ويهدف من وراء تعيين الربان أو البحار إلى ضمان رعاية مصالحه(١).

ولذلك يتم إستئجار السفينة غير مجهزة من قبل من يحترف النشاط البحرى عادة، أياً كانت صورة هذا النشاط. ويمكن تفضيل إستئجار السفن على شرائها نظرا للإرتفاع المضطرد فى أثمانها. ويمكن أيضا أن يندرج إيجار السفينة غير مجهزة فى إطار ما يعرف بالتأجير التمويلى Leasing أو Crédit- bail. وفيه يقوم وسيط مالى بشراء السفينة أو تمويل بنائها بناء على طلب شخص يبغى إستغلالها. ويحتفظ الوسيط بملكية السفينة إلى أن يقوم طالب التمويل بأداء ما هو مستحق للوسيط المالى والذى يتم سداده على أقساط يحددها الطرفان. وطوال مدة الوفاء يستطيع طالب التمويل إستغلال السفينة بموجب عقد إيجار يبرم بين الطرفين. وبما أن دور الوسيط يقتصر على التمويل لا شأن له بإستغلال السفينة أو تجهيزها، فيتم تأجيرها غير مجهزة(٢).

ويترتب على تأجير السفينة غير مجهزة إنتقال إدارتها إلى المستأجر. ويجب التمييز فى هذا الصدد بين نوعين من الإدارة: الإدارة الملاحية والإدارة التجارية.

(١) **الإدارة الملاحية:** يقصد بالإدارة الملاحية كل ما يتعلق بصيانة هيكل السفينة وآلاتها وملحقاتها وتزويدها بالأدوات والمؤن بالإضافة إلى إدارة تسيير السفينة من الوجهة الملاحية الفنية.

(٢) **الإدارة التجارية:** أما الإدارة التجارية فيقصد بها تولى جميع العمليات المتعلقة بالإستغلال التجارى للسفينة من إبرام عقود النقل البحرى وتنفيذها من

---

(١) RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 293.

(٢) أنظر فى ذلك:

PAPE et RICHTER - HANNES: Nature Juridique du Contrat de Leasing pour les navires, Droit Maritime Français, 1973, P. 387-394 et 451- 458.

وتجدر الإشارة إلى أن التأجير التمويلى ينظمه فى مصر القانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٩٥ (الجريدة الرسمية، العدد ٢٢ (مكرر)، ١٩٩٥/٦/٢) ، المعدل بالقانون رقم ١٦ لسنة ٢٠٠١ (الجريدة الرسمية، العدد ١٩ (تابع) ، ٢٠٠١/٥/١٠).

إستلام البضائع وشحنها ورصها والمحافظة عليها وتسليمها فى ميناء الوصول، أو إستقبال المسافرين وضيافتهم على متن السفينة وتوصيلهم إلى جهة الوصول[1].

ويترتب على تأجير السفينة غير مجهزة أن تنتقل الإدارتان الملاحية والتجارية إلى المستأجر. فهو الذى يتولى مشروع النقل البحرى بما يقتضيه من نفقات سواء من حيث إبرام وتنفيذ عقود العمل البحرى أو من حيث تزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية[2]. ويتضح ذلك من نص المادة ١٦٤ من قانون التجارة البحرية التى تقضى بأن المستأجر هو الذى يعين البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الإلتزامات التى تقع على عاتق رب العمل، ويتحمل مصروفات إستغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.

وعلى ذلك يكتسب مستأجر السفينة غير مجهزة صفة المجهز بكل ما يرتبط بهذا الوصف من آثار قانونية[3]. كما أنه يكتسب فى مواجهة متلقى خدمة النقل صفة الناقل البحرى فيلتزم فى مواجهتهم بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحرى للبضائع أو الناشئة عن عقد النقل البحرى للأشخاص بحسب الأحوال[4].

المطلب الثاني

إيجار السفينة مجهزة

تنص المادة ١٦٨ من قانون التجارة البحرية على أن إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة.

ويتضح من ذلك أن المؤجر هو الذى يتولى تجهيز السفينة تجهيزا كاملا، وبالتالى يقوم بتعيين الربان وأفراد الطاقم البحرى وتزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلات البحرية التى يعتزم المستأجر القيام بها.

---

(١) DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 16. RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 286.

(٢) محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، ف ٢٣٢.

(٣) انظر فى عرض مختلف الآثار المترتبة على اكتساب شخص غير مالك السفينة صفة مجهزها: WAROT: Armateur, op. cit, No, 47 et s.

(٤) SORTAIS: Le Contrat d' affrétement et les tiers, in ouvrage collectif: L'affrétement par charte-partie, Op. Cit, p. 131 et s. No.7.

ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بصفة المجهز التى لا تنتقل بأى حال من الأحوال إلى مستأجر السفينة، وذلك سواء كان التأجير بالمدة أو بالرحلة[1].

وبما أن المؤجر يقوم بتعيين الربان وأفراد الطاقم الذى يتبعونه بوصفه رب العمل من خلال عقود العمل البحرى التى يبرمها معهم، فإن إدارة السفينة ملاحيا يحتفظ بها المؤجر[2].

وهذا ما تؤكده المادة ١٧٤ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية فيما يتعلق بالتأجير بالمدة والمادة ١٨١ فيما يتعلق بالتأجير بالرحلة.

أما عن الإدارة التجارية للسفينة فيجب التمييز بين التأجير بالمدة والتأجير بالرحلة:

(١) تأجير السفينة بالمدة: Affrétement à temps

بموجب عقد إيجار السفينة بالمدة يلتزم المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة ومقابل أجرة. وبالتالى يظل المستأجر حرا فى إستعمال السفينة وإستغلالها طوال مدة الايجار[3]. ويترتب على ذلك إنتقال الإدارة التجارية للمستأجر. وهو ما تؤكده المادة ١٧٤ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية بقولها أن الإدارة التجارية للسفينة تنتقل إلى المستأجر الذى يتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت

---

(١) WAROT: Amateur, Op. Cit, No. 46.

(٢) طبقاً للمادة ١١٣ من قانون التجارة البحرية يعرف عقد العمل البحرى بأنه ذلك العقد الذى يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل فى سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان. وفى تعريفه للبحار فى المادة ١٠٩ فقرة أولى يقرر القانون أن البحار هو كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز، وذلك بعد أن نص فى المادة ٩٢ على أن الربان يعينه مجهز السفينة ويعزله. وبالتالى تثبت تبعية البحار لمجهز السفينة طبقا للمادة ١١٧ فقرة أولى التى تفرض عليه القيام بالعمل المتفق عليه واطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة.

(٣) ولا يتقيد المستأجر فى ذلك فوق ما قد ينص عليه العقد إلا بضرورة أن تكون العمليات التى يقوم بها مشروعة، فلا ينقل أشياء يحظر حيازتها أو يقوم بعمليات تهريب. أنظر:
RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 300.

والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة[1].

ويترتب على ذلك أن المستأجر إذا قام بنقل بضائع للغير أو أبرم عقود نقل بحرى للأشخاص فإنه يكتسب فى مواجهة متلقى خدمة النقل صفة الناقل البحرى[2].

(٢) تأجير السفينة بالرحلة: Affrétement au Voyage

بموجب عقد تأجير السفينة بالرحلة يلتزم المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو عدة رحلات محددة. ويترتب على ذلك أنه يجب الاتفاق فى مشارطة الايجار على الرحلات المزمع القيام بها، بما تتضمنه من تعيين لميناء الشحن وميناء الوصول والموانئ التى قد ترسو فيها

---

(١) ونرى أنه يجب على الربان فى هذه الحالة أن ينبئ الشاحنين بصفته كنائب عن المستأجر إذا قام بتوقيع سندات شحن وتسليمها إلى الشاحنين.

(٢) أنظر حكم محكمة النقض فى الطعن رقم ١٩٤١ لسنة ٥٣ق، جلسة ١٩٩٠/١/٨. وكذلك حكمها فى الطعن رقم ١٩٢٢ لسنة ٥٣ق، جلسة ١٩٨٩/١٠/٢٣ الذى يؤكد أن المستأجر يكون مسئولا فى مواجهة الشاحنين طالما صدر سند الشحن بإسمه، ولا يحتج بعقد الإيجار الذى قد ينص على مسئولية المؤجر دون المستأجر عن الأضرار التى تلحق بالبضائع لأن الشاحنين ليسوا طرفا فى عقد الإيجار ولم يشر إليه فى سند الشحن. وهذا ما استقرت عليه محكمة استئناف الاسكندرية: أنظر حكميها: الأول صادر فى ١٩٨٩/٢/٢٢ عن الدائرة السادسة بحرى، إستئناف رقم ٣٢٣ لسنة ٤٤ق والثانى صادر فى ١٩٨٩/٣/١٤ عن الدائرة الخامسة عشره تجارى، إستئناف رقم ١٠٣٥ لسنة ٤٣ق. وحتى فى الفروض إلى يحيل فيها سند الشحن إلى عقد الإيجار مشيرا إلى مسئولية المالك عن الأضرار التى تلحق بالبضاعة تذهب المحكمة إلى أن المستأجر يظل مع ذلك هو المسئول وحده لأن الأمر لا يعنى سوى ظهور المستأجر أمام الشاحن بمظهر مالك السفينة: أنظر حكميها الصادر أولهما فى ١٩٨٩/٣/٢٢ عن الدائرة السادسة تجارى، استئناف رقم ١٤٣٠ لسنة ٤٣ق. وثانيهما فى ١٩٨٩/١/٢٥ عن الدائرة السادسة بحرى، إستئناف رقم ٣٦٢ لسنة ٤٣ق. وحينما يوقع الربان سند الشحن فإنه يوقعه بوصفه نائبا عن المستأجر. محكمة الإسكندرية الإبتدائية، الدائرة الرابعة تجارى، الدعوى رقم ٤٣٢٢ لسنة ١٩٨٢، جلسة ١٩٨٩/١/١٥. وبالتالى إذا لم يفصح الربان عن نيابته عن مالك السفينة فلا يمكن إثارة مسئولية هذا الأخير. أنظر حكمى محكمة الإسكندرية الإبتدائية الأول صادر عن الدائرة ١٩ تجارى، حكم رقم ٨٠/٣١٨٦، جلسة ١٩٩٠/٢/٢٦. والثانى صادر عن الدائرة ٢٩ تجارى، حكم رقم ٨٣/٨٣٢، جلسة ١٩٩٠/٣/٢٩. كذلك حكمى محكمة استئناف الاسكندرية الأول صادر عن الدائرة ٣ تجارى، استئناف رقم ٥٨ لسنة ٤٤ ق، جلسة ١٩٨٩/٢/٢١ والثانى صادر عن الدائرة ٦ بحرى، استئناف رقم ٦٤٣ لسنة ٤٤ق، جلسة ١٩٨٩/٤/١٩.

السفينة أثناء الرحلة البحرية[1]. ويضاف إلى ذلك وجوب تعيين البضائع التى يزمع المستأجر نقلها حتى ينسنى للمؤجر تجهيز السفينة بما يتلاءم وطبيعة البضائع المنقولة.

ويتولى المؤجر القيام بالرحلة البحرية. وقيل فى هذا الصدد أن المستأجر لا يعنيه وضع السفينة تحت تصرفه لأن التحديد الدقيق للرحلة البحرية وغايتها ومحلها لا يخول المستأجر أدنى حرية فى كيفية إستعمال السفينة، فهو ينتظر تقديم المؤجر لخدمات نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول[2].

ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بإدارة السفينة سواء من الوجهة الملاحية أو من الوجهة التجارية. وهذا ما أخذ به المشرع المصرى فى المادة ١٨١ من قانون التجارة البحرية.

ويترتب على ذلك تبعية الربان والطاقم لمؤجر السفينة ليس فقط فيما يتعلق بتسييرها وإنما فيما يتعلق بتموينها تجاريا. ولكن يتعين على المؤجر عند إعطاء التعليمات لهم فى هذا الصدد إحترام ما تعهد به بموجب مشارطة الإيجار.

وغالبا ما يتم إستئجار السفينة للقيام برحلة أو برحلات محددة لشغل سعة السفينة بأكملها فى نقل البضائع[3]. وكان مؤدى إحتفاظ المؤجر بالإدارة التجارية للسفينة أن يكون فى مقدوره شحن بضائع للغير إذا لم تستغرق بضائع المستأجر بالكامل سعة السفينة، لولا نص المادة ١٨٧ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته.

ويلاحظ على نص هذه المادة الأخيرة أن المشرع استخدم الفاظ «بضائع غير خاصة بالمستأجر» ولم يقل غير مملوكة له، لأن المستأجر قد يبرم مشارطة الإيجار بالرحالة لنقل بضائع الغير. ويثير هذا الوضع إشكالات عديدة: فإذا أصدر

(١) فى هذا المعنى: DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 45.

(٢) RODIERE: Précis, Op, Cit, No. 303. PIEDELIEVRE: Les relations contractuelles créées par les Chartes-Parties, in Ouvrage collectif: L'affrétement par charte- partie, Op. Cit, P. 69 et s., No4.

(٣) DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 35. PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 35.

الربان سند شحن لأحد الشاحنين يكون مؤدى إحتفاظ المؤجر بالإدارة التجارية وتبعية الربان له اكتساب المؤجر صفة الناقل البحرى فى مواجهة الشاحن. ويترتب على ذلك إمكانية إثارة مسئوليته وفقاً لأحكام مسئولية الناقل البحرى. ويصعب فى الآن ذاته رجوع المؤجر على المستأجر لأن مشارطه الإيجار المبرمة بينهما لا تقضى إلى نقل الإدارة التجارية إلى المستأجر مما يتعذر معه تحميله بأعباء المسئولية[1]. كذلك إذا أصدر المؤجر إلى المستأجر سند شحن فلا يمكن اعتباره مجرد إيصال باستلام البضاعة[2].

بل إن مسئولية المؤجر تصير محكومة بقواعد مسئولية الناقل البحرى إبتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل[3]، وذلك بصريح نص المادة ٢٢٧ فقرة ثانية بند (ب) من قانون التجارة البحرية. ومتى كان السند إذنياً أو لحامله وتم تظهيره أو تسليمه اكتسب المظهر إليه أو المسلم له سند الشحن صفة الحامل الشرعى له بكل ما يترتب على ذلك من آثار[4].

---

(١) وفى كل الأحوال فان مناط مثل هذا الرجوع هو بما يتضمنه عقد الإيجار من أحكام. أنظر فى هذا المعنى: SORTAIS, Op. Cit, No. 33.

(٢) راجع فى حدود هذا الدور لسند الشحن فى إطار تأجير السفينة بالرحلة:
WAROT: Affrétement maritime, Op. Cit, No. 89. PIEDELIEVRE, Op. Cit ., No. 53.

(٣) وبالتالى تظل العلاقة بين المؤجر والمستأجر محكومة بعقد الإيجار ، ولا تثور مسئولية المؤجر بوصفه ناقلا بحريا إلا فى علاقته بالشاحنين الذين يعدون من الغير بالنسبة إلى عقد الإيجار . انظر فى هذا المعنى: RODIERE: Transports Maritimes, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1974, No. 41.

(٤) حول حكم المادة ٢٢٧ المشار إليها أنظر جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٦٨. وجدير بالإشارة إلى أن المادة ١١٧ فقرة ثانية من القانون الفرنسى لعام ١٩٦٦ الخاص بمركز السفن والمنشآت البحرية الأخرى يتضمن الحكم ذاته. وقبل صدور هذا القانون ثار الجدل حول مدى جواز الإعتداد بما تتضمنه مشارطة الإيجار أو ما يتضمنه سند الشحن من أحكام فى حالة الاختلاف، وذلك فى العلاقة بين المؤجر والمستأجر. وقال البعض بوجوب الإعتداد بما ورد فى سند الشحن لأنه لاحق على مشارطة الإيجار وبالتالى يكون معدلا لها:
RODIERE: Transport Maritimes, op. cit., No. 39.
بينما ذهب البعض الآخر إلى وجوب الإعتداد بمشارطة الإيجار لأنه كان محل مساومة بين الطرفين ولأن دور سند الشحن يقتصر على إثبات واقعة استلام البضاعة:
PIEDELIEVRE, op. cit., No. 53.

أما إذا قام المستأجر بإصدار سندات الشحن اعتبر وحده ناقلا بحريا فى مراجهة الشاحنين وكل حامل شرعى للسندات. ولا يحول فى هذا الفرض عدم انتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر دون اكتسابه صفة الناقل البحرى مادام المستأجر يبرم عقود النقل بموجب سندات شحن(١). والأمر مرده إلى مبدأ نسبية آثار التصرفات حيث لا يجوز للشاحن إثاره مسئولية المؤجر لأنه أجنبى عن مشارطة الإيجار.

لكن المشرع ذاته تجاوز مبدأ نسبية آثار التصرفات فى مجال النقل البحرى بتمييزه بين الناقل المتعاقد، وهو الذى أبرم عقد النقل البحرى مع الشاحن، وبين الناقل الفعلى، وهو الذى عهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذه عملية النقل أو بتنفيذ جزء منها. ويجوز للشاحن إثارة مسئولية الناقل الفعلى عن الأضرار التى تلحق به من جراء تنفيذه لعملية النقل أو فى حدود الجزء الذى تولاه بالفعل(٢). ويثور التساؤل حول ما إذا كان من الممكن إعتبار المستأجر ناقلاً متعاقداً فى الفرض المتقدم وإعتبار المؤجر ناقلاً فعليا لأنه تولى بالفعل إنجاز عملية النقل.

وحول الإشكال ذاته الذى أثير فى مجال النقل الجوى ذهبنا إلى أن مناط التمييز بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلى يكمن فى الإرتباط أو عدم الإرتباط تعاقديا مع متلقى خدمة النقل. لكن طبيعة الخدمات أو الأعمال التى يقومان بها واحدة تتمثل فى خدمات نقل جوى. ويكون فى الترخيص الصادر من الناقل المتعاقد إلى الناقل الفعلى بإنجاز كل أو جانب من عملية النقل مصدر لنوع من «النقل الجوى من الباطن». وعلى ذلك إذا ارتبط الناقل الجوى، بمناسبة تنفيذ عملية النقل، بشخص آخر يقدم له خدمات من طبيعة مختلفة لا يكتسب هذا الأخير صفة الناقل الفعلى، وهذا ما يصدق بالنسبة لمؤجر الطائرة بالطاقم إذ

---

(١) لمزيد من التفاصيل راجع: SORTAIS, op. cit., No. 33 et s.

(٢) المادة ٢٤٣ من قانون التجارة البحرية. ولقد استمد المشرع المصرى هذا الحكم من إتفاقية جوادالاغارا لعام ١٩٦١ فى مجال النقل الجوى الدولى. وهى اتفاقية مكملة لإتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ لتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى الذى يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد والتى تم توقيعها بتاريخ ١٨ سبتمبر ١٩٦١. وقد صدقت مصر عليها.

يقتصر دوره على وضع الطائرة تحت تصرف الناقل وتأجير خدمات الطاقم ولا يمكن إعتباره مقدما لخدمات نقل جوى(١).

يتوقف الأمر إذن على طبيعة العلاقة التى تربط بين المؤجر والمستأجر: وإذا كان إيجار السفينة بالرحلة يقترب فى غرضه من نقل البضائع لأن غايتها هو توصيل البضائع إلى ميناء الوصول إلا أن محلهما يختلف. ففى إيجار السفينة بالرحلة يضع المؤجر سعة محددة للسفينة تحت تصرف المستأجر بينما يلتزم الناقل البحرى بنقل البضاعة من مكان إلى آخر مما له إنعكاسه على الأحكام القانونية التى تنظم كل من إيجار السفينة بالرحلة وعقد النقل البحرى للبضائع(٢). ولا أدل على ذلك من عدم خضوع النقل الذى يتم بمقتضى عقد الإيجار لأحكام مسئولية الناقل البحرى للبضائع إذا لا مجال لتطبيق هذه الأحكام إلا فى علاقة المؤجر بالشاحنين إذا قام المؤجر بإصدار سندات شحن.

المبحث الثاني

الأحكام العامة لإيجار السفينة

يتضمن قانون التجارة البحرية بعض الأحكام التى تسرى على عقد إيجار السفينة بوجه عام، أى بغض النظر عن تأجير السفينة مجهزة أو غير مجهزة، وسواء كان تأجير السفينة المجهزة بالمدة أو بالرحلة.

وتتمثل هذه الأحكام فى أحكام إثبات ونفاذ عقد إيجار السفينة ونطاق إستغلال المستأجر لها وضمانات إستيفاء الأجرة وأخيراً حكم تجديد العقد(٣).

---

(١) انظر مؤلفنا فى قانون الطيران التجارى، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الاسكندرية، ١٩٩٤، ص ١٧٦.

(٢) DU PONTAVICE, Op. Cit, No 45.
ويمكن القول أن الفرق بين العقدين يكمن فى أن مؤجر السفينة بالرحلة لا يلتزم بنقل البضاعة ذاتها كما فى عقد النقل وإنما يلتزم بتسيير السفينة المشحونة بالبضائع، وبالتالى تختلف أداءات الناقل والمؤجر: RODIERE: Transports maritimes, Op. Cit, No1.

(٣) وجدير بالإشارة إلى أنه لا يجوز، طبقا للمادة ١٢ من قانون التجارة البحرية، تأجير السفينة المصرية لأجنبى لمدة تزيد على سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص، وإلا تعرض المؤجر للحبس مدة لا تزيد على سنة وغرامة لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين.

المطلب الأول

إثبات إيجار السفينة ونفاذه

نعرض من جانب للأحكام الخاصة بإثبات العقد، ثم للأحكام الخاصة بنفاذه.

أولاً: إثبات إيجار السفينة:

تفرق المادة ١٥٣ من قانون التجارة البحرية، فيما يتعلق بإثبات عقد إيجار السفينة، بين فرضين:

الأول: إذا زادت الحمولة الكلية للسفينة على عشرين طنا فإن عقد إيجار السفينة لا يثبت إلا بكتابة. ويتسق هذا الحكم وإتجاه المشرع العام إلى إشتراط الدليل الكتابى لإثبات التصرفات الواردة على السفينة (١).

الثاني: إذا كانت حمولة السفينة الكلية عشرين طنا فأقل لا تشترط الكتابة لإقامة الدليل على عقد تأجيرها. وبالتالى يجوز إثباته بكافة الطرق(٢).

ويميز المشرع المصرى إذاً بين السفن الكبيرة والسفن الصغيرة فيما يتعلق بإثبات عقود الإيجار الواردة عليها. والسفن الصغيرة التى تقل حمولتها الكلية عن عشرين طنا غالباً ما لا تعمل كأداة للتجارة البحرية بل تكثر فى مجال ملاحة الصيد والنزهة وبعض سفن القطر والإرشاد. أما السفن التى تعمل فى مجال التجارة البحرية سواء فى نقل البضائع أو نقل الأشخاص فعادة ما تكون سفنا كبيرة يتحقق من ورائها العائد المجزى لإستغلالها.

ثانياً: نفاذ إيجار السفينة:

تتضمن المادة ١٥٤ من قانون التجارة البحرية حكما مؤداه عدم إنهاء عقد إيجار السفينة فى حالة بيعها. ويعنى ذلك نفاذ عقد الإيجار فى مواجهة مشترى السفينة. وحكمة ذلك رعاية مصلحة المستأجر فى إستمرار عقد الإيجار.

---

(١) أنظر فى هذا المعنى فى ظل التقنين البحرى الملغى: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٥.

(٢) لا يجوز القول بخضوع إثبات الإيجار فى هذه الحالة للقواعد العامة فى الإثبات أو التمييز بين ما إذا كان الإيجار يعد تجاريا بالنسبة إلى طرفيه أو يعمل بالأحكام الخاصة بالأعمال المختلطة. فالحكم المتقدم بما يتضمنه من إستثناء حكم خاص. قارن:
RODIERE, Précis, Op. Cit., No. 290.

لكن يراعى أن بيع السفينة بعد فترة وجيزة على تأجيرها لمدة طويلة فيه إعاقة لإستعمال المشترى للسفينة وإستغلالها[1]. لذلك كان يتعين على المشرع أن يضع نفاذ عقد الإيجار فى مواجهة المشترى فى حدود مقبولة. وتطبيقا لذلك تنص المادة ١٥٥ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يحتج على المشترى بعقد إيجار السفينة التى تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا إذا زادت مدة الايجار على سنة إلا إذا كان مقيدا فى سجل السفن.

وعلى ضوء ذلك يتعين للإحتجاج بعقد الإيجار فى مواجهة المشترى وفقاً للمادة المتقدمة توافر ثلاثة شروط:

(أ) أن تزيد حمولة السفينة الكلية على عشرين طنا. وبذلك يربط المشرع بين نطاق الإثبات ونطاق النفاذ حيث يعلق نفاذ الإيجار على قيده فى سجل السفن. ولا يتأتى القيد ما لم يكن العقد مكتوبا. وبما أن المشرع لم يشترط الدليل الكتابى إلا فى حالة إيجار السفينة التى تزيد حمولتها على عشرين طنا لم يكن فى إمكانه تطلب قيد الإيجار الذى لا يتوافر له سند كتابى لكى يصير نافذا فى مواجهة المشترى.

(ب) أن تزيد مدة الإيجار على سنة. فكما أشارنا من قبل لا يتعطل استعمال المشترى واستغلاله للسفينة على نحو يضر بمصالحه إلا إذا امتد عقد الإيجار لمدة طويلة نسبيا. وقد قدر المشرع هذه المدة بسنة واحدة.

(جـ) أن يتم قيد الإيجار فى سجل السفن. ويتم القيد بمكتب تسجيل السفينة المؤجرة. ويجب بطبيعة الحال أن يكون الإيجار مقيدا قبل تاريخ إبرام عقد البيع دون أن يلزم بالضرورة أن يتم القيد فور إنعقاد الإيجار. أما القيد اللاحق فلا ينتج آثاره فى مواجهة المشترى ولا يكون الإيجار نافذا بالنسبة إليه. فالعبرة بإمكانية علم المشترى بوجود الإيجار عند الشراء من واقع إطلاعه على سجل قيد السفينة.

وإذا اجتمعت الشروط المتقدمة كان الإيجار نافذا فى مواجهة المشترى. أما إذا لم يقيد الإيجار ترتب على ذلك عدم نفاذه فى حق المشترى.

---

(١) فى هذا المعنى: جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

أما إذا كانت حمولة السفينة الكلية عشرين طنا فأقل أو كانت مدة الإيجار سنة فأقل كان الإيجار نافذا فى مواجهة المشترى تطبيقا لنص المادة ١٥٤ من قانون التجارة البحرية.

وجدير بالإشارة إلى أن الأحكام المتقدمة تتعلق بنفاذ عقد الإيجار فى مواجهة مشترى السفينة وحده. أما فى مواجهة غير المشترى فتطبق القواعد العامة فى شأن نفاذ التصرفات القانونية فى مواجهة الغير[1].

المطلب الثاني

نطاق استغلال السفينة

يكون لمستأجر السفينة حق إستغلالها فى عمليات النقل، كما يجوز له كأصل عام تأجيرها من الباطن.

أولاً: استغلال السفينة في النقل البحري:

تنص المادة ١٥٦ من قانون التجارة البحرية على أن للمستأجر أن يستغل السفينة فى نقل الأشخاص وفى نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص فى عقد الإيجار على غير ذلك.

ويتضح من النص المتقدم أن الأصل فى تحديد نطاق إستغلال المستأجر للسفينة المؤجرة هو بما اتفق عليه الطرفان: المؤجر والمستأجر.

ويندر ترك إستغلال السفينة وكيفيته دون تنظيم فى مشارطات الإيجار[2]. ولكن فى حالة عدم الاتفاق يكون للمستأجر إستغلال السفينة فى عمليات النقل البحرى. ويلاحظ أن الأمر يتوقف كثيرا على نوع السفينة وخصائصها الفنية، خاصة إذا أخذنا فى الإعتبار التزام المستأجر بإستعمال السفينة المؤجرة فى

(١) ونشير إلى أن القانون الفرنسى لا يتضمن أى حكم يتعلق بنفاذ عقد الإيجار فى مواجهة المشترى.

(٢) خاصة وأن عقود الإيجار من عقود المساومة حيث يتحقق التوازن الإقتصادى عادة بين طرفيه. فغالباً ما يربط العقد بين مجهز محترف وتاجر كبير أو بين مجهزين محترفين.
RODIERE : Précis, Op. Cit, No. 292 .

الغرض المخصصة له وفقاً لخصائصها الفنية الثابتة فى ترخيص الملاحة وما يستتبع ذلك من التزام بالمحافظة على السفينة المؤجرة .

فلو أن السفينة من سفن الركاب فلا يجوز للمستأجر الغاء كبائن المسافرين وتحويلها إلى عنابر لشحن البضائع ورصها فيها. كذلك إذا كانت من ناقلات البترول فلا يجوز شحن سوائل أخرى على متنها لا تتلاءم وخصائص الناقلة ويمكن أن تؤدى إلى إتلافها.

ولا يلزم بالضرورة أن يقتصر إستعمال المستأجر للسفينة فى نقل بضائعه هو، بل يمكنه إستغلالها فى نقل بضائع الغير. لكن إذا اتفق على قصر إستعمال السفينة على نقل بضائع المستأجر وجب العمل بالاتفاق.

ثانياً: تأجير السفينة من الباطن:

تضع المادة ١٥٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية القاعدة العامة فى هذا الصدد بإجازتها للمستأجر أن يقوم بتأجير السفينة من الباطن. ولكن نظرا لمصلحة المالك فى المحافظة على السفينة بإعتبارها إستثماراً له ومصدراً للدخل فقد واجه المشرع الفرض الذى لا يقدم فيه المالك على إبرام عقد الإيجار إلا بالنظر إلى شخص المستأجر فأجاز النص فى العقد على ألا يكون للمستأجر حق تأجير السفينة من الباطن.

ويذهب الفقه إلى أنه لا يلزم أن تتطابق صورتا الإيجار الأصلى والإيجار من الباطن: فقد يستأجر شخص سفينة غير مجهزة ويؤجرها من الباطن على نفس الحال أو بعد تجهيزها سواء كان التأجير من الباطن إيجاراً بالمدة أو بالرحلة. كما قد يستأجر الشخص السفينة مجهزة بالمدة أو بالرحلة ثم يؤجرها من الباطن بالمدة أيضا أو بالرحلة[1].

ويجب ملاحظة أن المستأجر لا يستطيع أن يمنح غيره أكثر مما اكتسبه من واقع إيجار السفينة الأصلى. فإذا كانت الإدارة الملاحية والإدارة التجارية قد

---

(١) وذلك علر اعتبار أن التأجير من الباطن عقد متميز عن عقد الإيجار الأصلى ولا يعد حوالة لهذا الأخير إلى المستأجر من الباطن. فى هذا المعنى :

WAROT : Affrétement maritime, Op. Cit, No. 134.

إنتقلتا إليه يمكنه نقلهما من خلال الإيجار من الباطن أو الإحتفاظ بهما أو نقل الإدارة التجارية دون الإدارة الملاحية. وإذا كان المستأجر قد تلقى الإدارة التجارية دون الإدارة الملاحية فلا يسعه إلا نقل الإدارة التجارية أو الإحتفاظ بها. أما إذا احتفظ المؤجر الأصلى بالإدارتين فلا يملك المستأجر بطبيعة الحل نقلهما أو نقل إحداهما إلى المستأجر من الباطن.

وإذا قام المستأجر الأصلى بتأجير السفينة من الباطن فإنه يظل مسئولا قبل المؤجر عن الإلتزامات الناشئة عن عقد الإيجار[1]. ذلك أن التأجير من الباطن لا يؤدى إلى إنهاء العلاقة الأصلية أو تحويل الحقوق والإلتزامات الناشئة عنها إلى المستأجر من الباطن. ولا يقبل أن يكون التأجير من الباطن سبيلا للإفلات من الإلتزامات الناشئة عن الإيجار.

وفى علاقة المستأجر الأصلى بالمستأجر من الباطن يكتسب الأول صفة المؤجر فى مواجهة الثانى، وتحكم قواعد الإيجار المبرم بينهما تلك العلاقة.

وتطبيقا لمبدأ نسبية آثار التصرفات لا تقوم أدنى علاقة مباشرة بين المؤجر الأصلي والمتسأجر من الباطن حيث يظل المؤجر أجنبيا عن الإيجار من الباطن والمستأجر من الباطن أجنبيا عن عقد الإيجار الأصلى، وبالتالى لا يجوز لأيهما الرجوع على الآخر بتنفيذ الإلتزامات الناتشئة عن أى من العقدين. ولكن يكون لهما الرجوع إستناداً إلى قواعد المسئولية التقصيرية[2].

إلا أن المشرع واجه إمكانية تقاعس المستأجر الأصلى عن أداء الأجرة المقررة للمؤجر، فأجاز للمؤجر الرجوع المباشر على المستأجر من الباطن ليطالبه بأداء الأجرة المقررة له. ولكن يقف هذا الرجوع عند حدود ما يكون مستحقا فى ذمة المستأجر من الباطن من أجرة للمستأجر الأصلى[2]. وذلك حتى لا يلتزم

---

(١) المادة ١٥٧ فقرة ثانية قانون التجارة البحرية .

(٢) فى هذا المعنى : جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق، ص٢٠٢ .

(١) أنظر فى ذلك:

ACHARD: De l' action directe du sous- affréteur contre l'armateur propriétaire à propos de l'arrêt "Raghnil Broving": Cassation Commerciale, 16 Janvier 1973, Droit Maritime Français, No. 294, Juin 1973, p. 323.

المستأجر من الباطن بدفع أكثر مما يشغل ذمته من دين الأجرة وفقا لعقد الإيجار من الباطن.

المطلب الثالث

ضمانات إستيفاء الأجرة

يسمح المؤجر للمستأجر باستعمال واستغلال سفينة مقابل الحصول على الأجرة. ولذلك يعد تأجير السفينة صورة من صور استغلال ملكيتها.

ونظراً إلى أن أجرة النقل تمثل العائد الوحيد للاستغلال بالنسبة إلى المؤجر حرص المشرع على تقرير بعض الضمانات له، تتمثل فى حق حبس البضائع الموجودة على السفينة وامتياز يتقرر للمؤجر على هذه البضائع[1]

أولاً: حق حبس البضائع:

تنص المادة ١٥٨ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه يكون لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لإستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضى الأمور الوقتية.

ويسمح حق الحبس للمؤجر أو من ينوب عنه بعدم تسليم البضائع إلى المستأجر قبل أن يستوفى الأجرة المستحقة له. ويجوز للمؤجر إعمال الحق مهما كان مقدار الأجرة التى لازالت تشغل ذمة المستأجر ضئيلا، وذلك لإطلاق نص المادة ١٥٨ فقرة أولى من القانون.

ولابد من توافر ثلاثة شروط لكى يحق للمؤجر حبس البضائع:

(أ) عدم وفاء المستأجر بالأجرة المقررة للمؤجر كاملة. ويمتد الحكم إلى ملحقات هذه الأجرة. ولكن يجب أن تكون المبالغ المستحقة للمؤجر من قبيل الأجرة وملحقاتها، والمثال على ذلك التعويض المقرر لمؤجر السفينة بالرحلة فى حالة تأخر المستأجر فى إتمام عمليات شحن وتفريغ البضاعة[2]. أما ما يكون

---

(١) المادة ١٥٧ فقرة ثالثة من قانون التجارة البحرية.

(٢) أنظر أحكام المادة ١٨٣ من قانون التجارة البحرية.

مقررا للمؤجر من تعويض عن الأضرار التى يسببها المستأجر له فلا تعد من قبيل الأجرة ولا يجوز للمؤجر بموجبها إعمال حق حبس البضائع.

(ب) أن تكون البضائع موجودة على السفينة. وعلى ذلك لا يتعلق حق الحبس إلا بالبضائع الخاصة بالرحلات التى يقوم بها المستأجر بموجب عقد الإيجار. ويجب أن تكون البضائع موجودة على السفينة. وبالتالى لا يمتد نطاق إعمال حق حبس البضائع إلى ما قبل شحن البضائع فى السفينة، وإلى ما بعد تفريغها منها.

ويفترض إذاً فى إعمال المؤجر الحق فى الحبس أن تكون الحيازة المادية للبضائع ثابتة له، أى أن الربان يحوزها عملاً لحساب المؤجر. لذلك لا يكون هناك مجال لإعمال الحق فى الحبس فى حالة تأجير السفينة غير مجهزة، لأن الربان يتبع المستأجر ويحوز البضائع بالتالى لحسابه. وكذلك فى حالة تأجير السفينة مجهزة بالمدة، حيث تثبت الإدارة التجارية للسفينة للمستأجر. وبالتالى لا يتقرر الحق فى الحبس فى الواقع، رغم اعتباره حكما عاما لإيجار السفينة، إلا بصدد تأجير السفينة مجهزة بالرحلة، حيث يحوز الربان البضائع المنقولة لحساب المؤجر دون المستأجر.

(جـ) أن تكون البضائع مملوكة للمستأجر. وبالتالى لايجوز للمؤجر إعمال حق الحبس إذا كانت البضائع الموجودة على السفينة مملوكة للغير(١). وهذا من شأنه التضييق من نطاق حق الحبس. لكنه أمر منطقى لأنه ليس للشاحنين دخل فى علاقة المؤجر والمستأجر من جانب ولعدم دخول تلك البضائع الضمان العام المقرر للمؤجر على ذمة مدينه المستأجر من جانب آخر.

ويثور التساؤل حول ما إذا كان حق الحبس مقررا للمؤجر على البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر من الباطن. فقد رأينا أن للمؤجر دعوى مباشرة إزاء المستأجر من الباطن فيما يتعلق بإستيفاء الأجرة فى حدود ما يكون مقررا للمستأجر الأصلى فى ذمة المستأجر من الباطن. فقد ذهب البعض

---

(١) ويلاحظ أنه فى حالة الاتفاق على قصر إستعمال المستأجر السفينة على نقل بضائعه يكون فى ذلك ضمان أميز للمؤجر فى إعمال حقه فى حبس البضائع.

إلى أن تجاوز مبدأ نسبية آثار التصرفات لا يكون إلا فى حدود المطالبة بالأجرة دون أن يمتد إلى الضمانات المقررة لها، وبالتالى يجوز للمؤجر حبس بضائع المستأجر الأصلى كما يجوز لهذا الأخير حبس بضائع المستأجر من الباطن فى حين لا يجوز للمؤجر الأصلى حبس بضائع المستأجر من الباطن لأنه من الغير(١). بينما ذهب البعض الآخر إلى أن تقرير الدعوى المباشرة يمنح المؤجر الأصلى الضمانات المقررة قانوناً لإستيفاء الأجرة(٢). والواقع أن هذه الأراء قيلت فى فرنسا بصدد ما يتمتع به المؤجر من إمتياز على البضائع، ومن المقرر أن الإمتياز يرد على البضائع الموجودة على السفينة بغض النظر عن ملكية المستأجر الأصلى لها(٣)، مما يتعين معه القول بأن للمؤجر ضمانا على البضائع المملوكة للمستأجر من الباطن. أما فى ظل القانون المصرى فبالرغم من النص على ورود الحبس على البضائع المملوكة للمستأجر نرى إمكان تقرير هذا الحق للمؤجر الأصلى على البضائع المملوكة للمستأجر من الباطن حيث أن مؤدى تقرير دعوى مباشرة للمؤجر فى مواجهة المستأجر من الباطن صيرورة هذا الأخير مدينا له بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلى من الأجرة، مما يخول المؤجر التنفيذ على البضائع المملوكة للمستأجر من الباطن إستيفاء لحقه.

ويترتب على ذلك وجوب تقرير كل حق يخوله القانون للدائن، يحث به المدين على الوفاء للمؤجر الأصلى، فى مواجهة المستأجر من الباطن، فيكون له حق حبس البضائع. ويستطيع المستأجر من الباطن تفاديه بتقديم الكفالة التى يقدرها قاضى الأمور الوقتية.

وطبقاً للمادة ١٥٨ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية يجب على قاضى الأمور الوقتية إذا استعمل المؤجر حق الحبس أن يأمر بإخراج البضائع من

---

(١) Cour d' appel de Rennes, 24 octobre 1989, voir l'arrêt en pourvoi en cassation, chambre commerciale, cassant ledit arrêt, du 14 avril 1992, JCP 1992. IV 1808, p. 1980.

(٢) WAROT, Op. Cit, No. 137. Cassation Commerciale, 19 mars 1991, JCP, 1991 IV 193.

(٣) Cassation Commerciale, 14 avril 1992, JCP 1992 IV 1808, P. 198.

السفينة وإيداعها عند أمين يقوم بتعيينه. ويكون ذلك بناء على طلب من له مصلحة فى عدم تعطيل إستغلال السفينة بإبقاء البضائع المحبوسة على متنها.

ويكون للقاضى أن يأمر ببيع البضائع أو بيع جزء منها وفاء للأجرة وملحقاتها، ويقدر فى إتخاذ هذا الأمر ظروف الحال على ضوء طبيعة البضاعة أو مدى يسار المستأجر. وإذا أمر القاضى بالبيع يتعين عليه تعيين ميعاده وكيفية إجرائه.

ثانياً: إمتياز المؤجر:

تنص المادة ١٥٩ من قانون التجارة البحرية على أن للمؤجر امتيازاً على البضائع المشار إليها فى المادة السابقة ضمانا لدين الأجرة وملحقاتها.

ويتضح من ذلك أن لحق الحبس وامتياز المؤجر نطاقا احدا، فيرد الإمتياز على البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر. ويتقرر هذا الإمتياز ضمانا لدين الأجرة وملحقاتها وكل ما يعده القانون من قبيل الأجرة وملحقاتها. وبالتالى يصدق ما قيل بصدد حق حبس البضائع على إمتياز المؤجر.

ويخول الإمتياز للمؤجر إستيفاء الأجرة وملحقاتها بالأولوية على سائر الدائنين الآخرين للمستأجر، وذلك تطبيقا للقواعد العامة.

المطلب الرابع

تجديد عقد إيجار السفينة

المدة من العناصر الجوهرية لعقد الإيجار بوجه عام، وهذا ما يصدق على كل من إيجار السفينة غير مجهزة وإيجارها مجهزة بالمدة. أما فى حالة الإيجار بالرحلة فإن محور العقد هو القيام برحلة أو برحلات محددة، فينحسر عنصر المدة عن كونه عنصرا جوهريا فى العقد إلى مجرد عنصر قد يؤثر فى حسن تنفيذ الإلتزامات الناشئة عن العقد.

وفى عقود إيجار السفينة الزمنية يمكن تفسير إرادة الطرفين اللذان يستمران فى ترتيب آثار العقد بالرغم من إنتهاء المدة المحددة له بأنها اتجهت إلى تجديد عقد الإيجار. لكن فى مجال إيجار السفن، وحرصا من ملاكها على عدم انقطاع

استغلالها، كثيرا مايبرم المؤجر عقودا جديدة قبل إنقضاء مدة العقد السارية[1]. لذلك رفض المشرع الأخذ بالتجديد الضمنى لعقود الإيجار بنصه فى المادة ١٦٠ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يفترض تجديد عقد إيجار السفينة بعد إنتهاء المدة المحددة له. وبالتالى لايكون تجديد عقد إيجار السفينة إلا بالاتفاق الصريح. وإتساقا مع هذا الحكم نظم المشرع حالتى تأخر مستأجر السفينة غير المجهزة فى رده[2]، وإنقضاء مدة الإيجار بالمدة أثناء السفر[3].

المبحث الثالث

أحكام التأجير بالرحلة

رأينا من قبل أن تأجير السفينة بالرحلة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المتسأجر للقيام برحلة أو برحلات معينة.

وفى التأجير بالرحلة يظل المؤجر مهيمنا على سفينته إذ يحتفظ بإدارتها سواء من الوجهة الملاحية أو من الوجهة التجارية. وأول ما يترتب على ذلك أن الزمن يسرى فى مصلحة المستأجر ضد مصلحة المؤجر[4]. ذلك أن الرحلة أو الرحلات المتفق عليها تصير محور عقد الإيجار، فيستحق المؤجر أجرته عن إنجازها بغض النظر عما إذا إستغرق الأمر زمنا طويلا أو قصيرا. وحيث أن المؤجر يسعى إلى إستغلال سفينته أفضل إستغلال ممكن فإن من صالحه إنجاز الرحلة فى أقصر المواعيد. ولذلك صداه على التزامات الطرفين كما سنرى.

وبالإضافة إلى الأحكام المشتركة لإيجار السفينة مجهزة[5]، سن المشرع بعض الأحكام الخاصة بتأجير السفنية بالرحلة، وتتمثل، أسوة بأحكام التأجير

---

(١) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص٢٠٠.

(٢) المادة ١٦٥ فقرة ثالثة من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ١٧٨ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية.

(٤) FALL: Affrétement au Voyage. Regard sur la règle de non- suspension des surestaries, Droit Maritime Françaıs, No. 452, août 1986, p. 464.

(٥) المواد ١٦٩، ١٧٠، ١٧١ من قانون التجارة البحرية.

بالمدة[1]، فى البيانات التى يجب أن تشملها وثيقة عقد الإيجار وفى التزامات الطرفين المؤجر والمستأجر.

المطلب الأول

بيانات وثيقة عقد التأجير بالرحلة

تنص المادة ١٧٩ من قانون التجارة البحرية على أنه يذكر فى عقد إيجار السفينة بالرحلة:

(أ) اسم المؤجر وإسم المستأجر وعنوان كل منهما.

(ب) اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها.

(ج) نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها.

(د) مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائهما.

(هـ) مقدار الأجرة أو طريقة حسابها.

(و) بيان الرحلات المتفق على القيام بها.

ويلاحظ على تلك البيانات المنصوص عليها قانونا أنها تتضمن تحديدا للعناصر الجوهرية لعقد الإيجار من حيث الأطراف والسفينة المؤجرة والأجرة. ولا تشمل بياناً بمدة الإيجار حيث تحل الرحلات المتفق عليها محل عنصر المدة كما ذكرنا. ولذلك يجب على وثيقة العقد أن تتضمن بياناً بالرحلات المتفق على القيام بها.

وبالإضافة إلى ذلك يتضح من تلك البيانات مدى أهمية بعض العناصر التى تعد محلا لأداءات الطرفين. فإذا كان المؤجر يضع فى حقيقة الأمر سعة محددة للسفينة تحت تصرف المستأجر تتضح مدى أهمية ذكر مقدار الحمولة التى تشحن فى السفينة. وحيث أن المؤجر هو الذى يتولى إنجاز الرحلة البحرية تحت مسئوليته فيجب تحديد نوع الحمولة المشحونة وأوصافها لكى يتسنى للمؤجر رفض شحنها إن كانت لا تلائم إمكانيات السفينة أو تمثل خطورة عليها.

(١) المادة ١٧٢ من قانون التجارة البحرية.

ومن جانب آخر يجب ذكر مكان الشحن ومكان التفريغ بالإضافة إلى المدد المتفق عليها لإجرائهما. وإذا كان الطرفان يحددان مدداً لتنفيذ عمليات الشحن والتفريغ وكان الزمن يسرى ضد مصلحة المؤجر يتضح من ذلك أن الالتزام بتنفيذ تلك العمليات يقع على عاتق المستأجر. ويجب تنفيذها فى المدد المتفق عليها حتى لا يتعطل إستغلال السفينة.

وفى تحديد مكان الشحن ومكان التفريغ تحديد لميناء القيام وميناء الوصول فى كل رحلة متفق عليها. وفى توقيع المؤجر على وثيقة الإيجار قبول من جانبه على إنجاز الرحلة البحرية بين الميناءين المذكورين. ولا يثور فى شأن تأجير السفينة بالرحلة مدى مراعاة المستأجر عند القيام برحلات بحرية بأن تتم بين موانى تتصف بالأمان Ports Surs[1].

ويلاحظ أيضا على البيانات التى نص القانون على وجوب إشتمال عقد الإيجار عليها أن المشرع لا يتصور إمكانية إستئجار السفينة بالرحلة فى نقل الأشخاص، بل إن كل الأحكام الخاصة بتأجير السفينة بالرحلة تدور حوال محور إستعمالها فى نقل البضائع، وذلك بالرغم من إنتشار عمليات إيجار السفن لنقل الأشخاص مع إزدهار نشاط الوكالات السياحية[2]. وبوجه عام تدور الأحكام

---

(١) يقصد بالميناء الآمن الميناء الذى تستطيع السفينة الوصول إليه ودخوله والرسو فيه والخروج منه دون أن تتعرض لخطر مما لا يمكن تفاديه من واقع حسن إدارة السفينة ملاحيا، وذلك ما لم يكن تحقق الخطر نتيجة ظروف غير عادية أو إستثنائية. ولأمن الميناء عناصر ثلاثة: من الوجهة المادية عدم تعريض السفينة لخسائر مادية دون إرتكاب أى خطأ ملاحى، ومن الوجهة السياسية عدم تعرضها لمخاطر الحروب أو الإضطرابات أو المصادرة، ومن الوجهة الصحية عدم تعرضها
لمخاطر الأوبئة أو التلويث. أنظر فى ذلك:
Colloque AFDM, Dunkerke, mai 1984, ouvrage collectif: Le port dans les chartes- parties, Droit Maritime Français, No. 454, Octobre 1986, P. 579.
والعبرة فى تحديد الصفة الآمنة للميناء بوقت وصول السفينة إليه، ويلاحظ أن هذه الفكرة تجد مجالاً لإعمالها بصفة رئيسية فى حالة التأجير بالمدة :
RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 300.

(٢) DE LESTANG: Affrétement et transport des passagers, in ouvrage collectif: L' affrétement par charte- partie, Op. Cit, No.1.

المتعلقة بمسئولية المؤجر والمستأجر في حالة تأجير السفينة مجهزة حول إستعمالها في نقل البضائع(١).

ويترتب على ذلك عدم سريان قواعد قانون التجارة البحرية المتعلقة بتأجير السفينة بالرحلة في حالة إستعمالها في نقل الأشخاص(٢).

ونشير أخيراً إلى أن مؤدى إغفال بعض هذه البيانات ينتقص من قيمة وثيقة عقد الإيجار كدليل إثبات مشتملات العقد. ذلك أن دور الكتابة يقتصر على إثبات عقد الإيجار(٣).

المطلب الثاني

التزامات مؤجر السفينة بالرحلة

يتضح من مختلف الأحكام المخصصة لتأجير السفينة بالرحلة أنه يقع على عاتق المؤجر القيام بالتزامين أساسيين: وضع السفينة تحت تصرف المستأجر كاملة التجهيز وصالحة للملاحة البحرية، والإمتناع عن شحن بضائع لا تخص المستأجر إلا بموافقته.

---

(١) راجع المادتين ١٦٩، ١٧٠ من قانون التجارة البحرية.

(٢) ولكن يراعى ما يكمن في صورتي إستعمال السفينة المؤجرة من إختلاف، وذلك من حيث إرتباط أي من طرفي الإيجار بعلاقات تعاقدية مع الغير. فمن أجل نقل البضائع قد يستأجر المستأجر السفينة لنقل بضائعه هو أو نقل بضائع الغير، أما عند إستعمال السفينة في نقل الأشخاص يوجد دائما رباط تعاقدي بين المسافر وأي من المؤجر أو المستأجر على ضوء الصفة التي ظهر بها المستأجر في مواجهة المسافر (أنظر في ذلك: LESTANG, Op. Cit, No 8 et s.) ففي الفروض التي لا تتعلق بها سوى مصالح للمستأجر لا بد من تنظيم العلاقة الإيجارية تنظيما دقيقا. أما في الفروض التي تتعلق بها مصالح للغير من شاحنين أو مسافرين تكفي علاقة النقل لإضفاء الحماية القانونية الواجبة على تلك المصالح. وإزاء وجودها تنحسر نسبيا مصالح المستأجر، وقد لا يرى المشرع والحال هكذا ضرورة تنظيم العلاقة الإيجارية تنظيما دقيقا.

ويؤكد ذلك غياب كل إعتبار لدى المشرع البحري لما لا يعد من قبيل إستغلال السفن التجارية، إذ لا إعتبار لفرض إستئجار الشخص للسفينة من أجل القيام برحلة أو عدة رحلات للنزهة أو للصيد.

(٣) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢١٦.

أولاً: الالتزام بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر:

طبقا للمادة ١٨٠ من قانون التجارة البحرية يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى الزمان والمكان المتفق عليهما، وفى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها فى عقد الإيجار. كما يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات والقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذها.

وحيث أن المؤجر يحتفظ بالإدارة الملاحية للسفينة وإدارتها التجارية فإن التزامه بالقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذ الرحلات المتفق عليها بينه وبين المستأجر يستتبع قيامه بإعطاء التعليمات اللازمة لإنجاز الرحلات البحرية إلى طاقم السفينة الذى يبقى تابعا له(١).

ولا تقتصر تلك التعليمات على الجوانب الفنية المتعلقة بتسيير السفينة على نحو يضمن سلامة البضائع حيث يلتزم تابعو المؤجر بالمحافظة عليها(٢)، وإنما تمتد إلى الجوانب التجارية حيث يحتفظ المؤجر بالإدارة التجارية. وتتحدد هذه التعليمات على ضوء ما تم الاتفاق عليه بين المؤجر والمستأجر من حيث وضع السفينة تحت تصرف المستأجر وتمكينه من شحن البضائع فى السفينة وتفريغها منها والتوجه إلى الموانئ المتفق عليها فى العقد.

وقد واجه المشرع الفرض الذى يتعذر فيه وصول السفينة إلى الميناء لتفريغ البضائع فى المادة ١٩٣ من قانون التجارة البحرية التى تقضى بأنه فى هذه الحالة يجب على المؤجر أن يوجه السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن التفريغ فيه.

وعلى ذلك لا يجوز للمؤجر أن يوجه السفينة إلى أقرب ميناء من مكان وجود السفينة إذا ما ثبت تعذر وصولها إلى ميناء التفريغ، بل يجب أن تتوجه

---

(١) وعلى ضوء مدى تنفيذ المؤجر لالتزامه بإعطاء التعليمات يتحدد ضابط التمييز بين مسئولية المؤجر الشخصية إزاء المستأجر عن الإخلال بتنفيذ التزامه بالقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذ الرحلات، وبين مسئوليته عن أخطاء أفراد الطاقم على أساس مسئولية المتبوع عن أفعال تابعيه.

(٢) PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 56.

السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور. ولكن يشترط أن يتوافر فى الميناء من الخصائص ما يسمح للسفينة من الرسو فيه دون تعرضها للخطر[1].

وبعد ذلك يجب على المؤجر أن يقوم بنقل البضائع إلى ميناء التفريغ المتفق عليه. ويتحمل المؤجر مصروفات النقل إلا إذا كان تعذر وصول السفينة إلى ميناء التفريغ ناشئا عن قوة قاهرة. ففى هذه الحالة لا يتحمل المؤجر تبعة القوة القاهرة وبالتالى يتحمل المستأجر المصروفات[2].

ويلاحظ أن نقل البضاعة من الميناء الذى رست فيه السفينة إلى ميناء التفريغ لا يشترط فيه أن يتم بحرا، خاصة إذا كانت أسباب تعذر وصول السفينة إليه ترجع لظروف الملاحة عند هذا الميناء كتعرضه للعواصف مثلا. ولذلك يمكن أن يتم نقل البضائع بإستخدام أيه وسيلة أخرى لنقل البضائع[3].

ثانياً: الالتزام بعدم شحن بضائع لا تخص المستأجر:

تنص المادة ١٧٨ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يجوز للمؤجر أن يشحن فى السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته.

ويتسق الحكم المتقدم ومقتضى الإيجار من وضع السفينة تحت تصرف المستأجر. وإذا كان المؤجر يضع فى واقع الأمر سعة محددة للسفينة تحت تصرف المستأجر فالأصل أن يرد الإيجار على سعة السفينة بأكملها. وإذا تحدد مقدار الأجرة جزافيا على أساس السعة الكلية للسفينة[4]، فلا يضر المؤجر شيئا عدم إستغلال المستأجر لسعة السفينة بأكملها.

ولكن رأينا أنه يجب تحديد نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها فى وثيقة عقد الإيجار. وعلى ضوء هذا التحديد يتبين مدى إستغلال المستأجر لسعة السفينة فى

---

(١) وهذا ما تتضمنه عادة مشارطات الإيجار بالرحلة. أنظر: WAROT, Op. Cit, No. 95.

(٢) ويتحمل المستأجر بطبيعة الحال تبعة فعله هو أو فعل تابعيه، إلا أنه يندر من الناحية العملية أن يتسبب المستأجر أو تابعوه فى تعذر وصول السفينة إلى ميناء التفريغ المتفق عليه لأن المؤجر هو الذى يتولى إنجاز الرحلة البحرية بهيمنته الكاملة على السفينة من واقع إحتفاظه بإدارتها سواء من الوجهه الملاحية أو من الوجهة التجارية.

(٣) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٢١.

(٤) RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 310.

كل رحلة. وقد لا يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها. وفى جميع هذه الأحوال قد تثور لدى المؤجر فكرة إستغلال باقى سعة السفينة فى شحن بضائع تخصه هو، خاصة وكونه قد احتفظ بإدارة السفينة التجارية. ومع ذلك لم يجز المشرع للمؤجر شحن بضائع لا تخص المستأجر إلا بعد الحصول على موافقته، إذ من حقه الإعتراض على البضائع التى قد تضر بتلك الخاصة به. وفى كل الأحوال يجوز للمستأجر الإعتراض دون حاجة إلى إبداء أسباب[1].

وإذا وافق المستأجر على قيام المؤجر بشحن بضائع فقد تتعدد الفروض التى تصدر فيها سندات الشحن: فقد يصدر المؤجر سند شحن للمستأجر عن البضائع التى يقوم بشحنها هذا الأخير، ثم يقوم المستأجر بتظهيره أو تسليمه إلى شاحنيها. وقد يصدر المستأجر السند فى علاقته بالشاحنين. ويستطيع المؤجر أيضا إصدار سندات الشحن إلى شاحنى البضائع التى وافق المستأجر على قيام المؤجر بشحنها فى السفينة. وفى كل هذه الفروض لا يرجع الشاحن إلا على من صدر عنه سند الشحن بوصفه ناقلا متعاقدا. ولكن يفترض فى هذه الحالات أن يكون سند الشحن متضمنا إسم الشخص الذى صدر عنه السند. أما فى الفرض العكسى أى الفرض الذى لا يظهر فيه إسم مصدر السند[2]، وهو الفرض الذى يقوم فيه الربان أو من يقوم مقامه بتوقيع سند الشحن دون إشارة لصفته النيابية، فإنه يفترض صدور السند عن المؤجر الذى يحتفظ بالإدارة التجارية للسفينة. ولا يحول علم الشاحن بتأجير السفينة دون العمل بهذه القرينة لأن الفرض هو تبعية الربان للمؤجر المجهز[3].

---

(١) وإذا وافق المستأجر على قيام المؤجر بالشحن فقد يتم الاتفاق على تحديد الأجرة على أساس حجم الحمولة التى يقوم المستأجر بشحنها: WAROT, Op. Cit, No. 18

(٢) وهذا ما يطلق عليه الفقه الفرنسى: Connaissement sans en- tête.

(٣) TASSEL: Le Connaissement de charte-partie sans en tête, Droit Maritime Français, No 467, Octobre 1987. p. 547. Voir également Cour de Cassation, 21 Juillet 1987, Cité par du PONTAVICE, in Droit aérien et Droit maritime, Revue Trimestrielle de Droit Commercial, No.2, Avril- Juin, 1991, p. 306 No. 10.

المطلب الثالث

التزامات مستأجر السفينة بالرحلة

على ضوء الأحكام الخاصة بعقد تأجير السفينة بالرحلة يقع على عاتق المستأجر التزامان رئيسيان: يتمثل الأول فى التزام بالقيام بعمليات شحن وتفريغ البضائع، بينما يتمثل الثانى فى الالتزام بالوفاء بالأجرة.

ولا مجال في عقد التأجير بالرحلة للقول بالتزام المستأجر برد السفينة عند إنقضاء الإيجار، لأن المؤجر لا يتخلى عنها مطلقا طوال مدة تنفيذ العقد(١).

أولاً: الالتزام بالشحن والتفريغ:

طبقا للمادة ١٨٢ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية يقع الالتزام بشحن البضائع فى السفينة وتفريغها منها على عاتق المستأجر. وبالتالى تتم هده العمليات تحت مسئوليته وعلى نفقته(٢). ويراعى فى هذا الصدد أن المستأجر لا يتولى تنفيذ هذه العمليات بنفسه عادة وإنما يلجأ إلى أحد المتخصصين فى القيام بهما هو مقاول الشحن والتفريغ(٣).

ويثور التساؤل حول ما إذا كان التزام المستأجر بالشحن يمتد إلى رص البضائع فى عنابر السفينة. ويذهب الفقه إلى أنه فى حالة عدم الاتفاق يجب التمييز بين عملية الرص التى لا تستهدف سوى إحكام وضع البضائع فى السفينة من أجل المحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية وبين عملية الرص التى تستهدف فوق ذلك تحقيق التوازن اللازم للسفينة لضمان سلامتها أثناء الرحلة. ففى الفرض الأول يقع الالتزام بالرص على عاتق المستأجر ودون رقابة من أفراد طاقم السفينة بينما يقع الالتزام فى الفرض الثانى على عاتق المؤجر وتحت مسئوليته(٤).

---

(١) DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 47.

(٢) RODIERE. Considérations sur les affrétements et les transports en Droit comparé. Droit Maritime Français, No. 367, Juillet 1979, p.390.

(٣) PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 49.

(٤) WAROT, Op. Cit, No 87. PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 50.

ويرى البعض أن المؤجر يتولى عمليات الرص وإنما على نفقة المسأجر:

RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 304.

ويثير التزام المستأجر بالشحن والتفريغ إشكالات عديدة لأنه يترتب على تراخي المستأجر في تنفيذه الإضرار بمصالح المؤجر، نظرا لتعطيل السفينة لأمد طويل يجاوز ما هو مقدر عادة لإنجاز عمليات الشحن أو التفريغ. لذلك يجب تحديد مدد القيام بهذه العمليات وكيفية حسابها وما يترتب على القيام بها في مدد أطول أو أقصر من آثار[1].

أ- مدد الشحن والتفريغ وحسابها:

وفقا لنص المادة ١٨٢ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية يجب على المستأجر القيام بعمليات الشحن والتفريغ في المدد المتفق عليها في عقد الإيجار. أما في حالة عدم الاتفاق فيجب الرجوع إلى العرف.

وعادة ما يتولى العقد تحديد المدد التي يتعين على المستأجر خلالها الفراغ من عمليات الشحن والتفريغ، نظرا لمصلحة المؤجر في تحديد النطاق الزمني لالتزام المستأجر على نحو دقيق[2]. وفي حالة عدم الاتفاق يجب الرجوع إلى العرف. ويراعى في هذا الصدد أن مواعيد الشحن والتفريغ قد تختلف من ميناء إلى آخر، بل إنها تختلف عادة في داخل الميناء الواحد على ضوء طراز السفينة، وطبيعة البضائع، وموضع شحنها في السفينة إما في عنابرها إما على سطحها أو داخل حاويات، ومكان رسو السفينة على أحد أرصفة الميناء الثابتة أو العائمة[3].

وقد توجد بالموانئ بعض اللوائح التنظيمية للعمل في داخل الميناء. وقد يستدل منها على الأعراف السائدة فيه. وعلى ذلك لا تكون لهذه اللوائح قوة ملزمة فيما يتعلق بتحديد مدد الشحن والتفريغ وإنما يمكن الإستناد إليها في إثبات العرف السائد[4].

---

(١) DU PONTAVICE, Op. Cit, No. 44.

(٢) FALL: Affrétement au voyage, op. cit, No. 464.

(٣) PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 27.

(٤) RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 305.

وأنظر على سبيل المثال قرار رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية رقم ٦١ لسنة ١٩٨٨ الخاص بإصدار القواعد والأحكام الخاصة بحركة البضائع بميناء الإسكندرية.

وفيما يتعلق بحساب المدد وبدء سريانها تنص المادة ١٨٢ فقرة ثانية، من قانون التجارة البحرية على إتباع العرف السائد فى الميناء الذى يجرى فيها الشحن أو التفريغ، وإذا لم يوجد عرف فى هذا الميناء اتبع العرف البحرى العام.

ويلاحظ على هذا النص أن المشرع يعتد بالعرف الخاص الذى يسود ميناء الشحن أو التفريغ إذ فى هذه الحالة يجب العمل به دون غيره. أما فى حالة عدم وجوده يجب الرجوع إلى العرف البحرى العام(١).

وجدير بالإشارة إلى أن وجوب الرجوع إلى العرف لا يحول دون إمكانية الإتفاق على كيفية حساب المدة وتحديد بدء سريانها، وذلك إحتراما للقوة الملزمة للعقد(٢).

ولكن فى كل الأحوال يتوقف الأمر على إمكانية قيام المستأجر بشحن البضائع فى السفينة أو تفريغها منها. ولهذه الإمكانية إعتبارها ليس فقط عند تحديد بدء سريان المدة وإنما أيضا لتقرير وقفها بعد البدء فى عمليات الشحن أو التفريغ(٣). فيجب أن يؤخذ فى الإعتبار ما إذا كانت السفينة راسية على أحد أرصفة الميناء الثابتة أو العائمة ومدى إمكانية الشحن أو التفريغ بواسطة الصنادل(٤). وقد لا يعتد بمجرد وضع السفينة تحت تصرف المستأجر فى ميناء الشحن أو ولوجها إلى ميناء الوصول للقول ببدء سريان المدد، وإنما قد يقع على عاتق الربان التزام بإبلاغ المستأجر بإمكانية البدء فى عمليات الشحن أو التفريغ(٥). وقد يقضى العرف مثلاً ببدء حساب المدة فى الواحدة ظهرا إذا تم

---

(١) ويجب التمييز فى هذا الصدد بين الموانئ الكبيرة ذات الأهمية الإقتصادية الكبرى وبين الموانئ الصغيرة: ففى الأولى يندر غياب العرف الذى ينظم مسألة ذات أهمية قصوى كعمليات الشحن والتفريغ. ولكن إذا لم يكن لها عرف خاص بها فالعرف السائد يكون العرف البحرى العام. أما فى الموانئ الصغيرة قليلة الأهمية فقد لا يوجد بها عرف يطبق وفى هذه الأحوال يجب تطبيق العرف البحرى العام.

(٢) المادة ١٤٧ فقرة أولى من القانون المدنى.

(٣) FALL, Op. Cit, P. 465.

(٤) RODIERE: Précis, Op. Cit, No. 305.

(٥) WAROT, Op. Cit, No. 100. ويلاحظ أنه يتعين على الربان مراعاة مدى إستعداد السفينة لشحن البضاعة فيها أو تفريغها منها. ولكن بموجب شرط يتم إدراجه فى عقد الإيجار هو شرط Whether in berth يمكن للربان القيام بإبلاغ المستأجر ولو لا تزال السفينة خارج الميناء أو لم تصل إليه بعد.

الإبلاغ قبل ظهر اليوم ذاته وبدئه فى السادسة صباحا من اليوم التالى إذا تم الإبلاغ بعد الظهر(١). وبوجه عام يمكن القول بعدم بدء سريان المدة أو بوقفها فى كل مرة يستحيل على المستأجر القيام أو الإستمرار فى عمليات الشحن أو التفريغ. ولذلك يجب الإعتداد بأيام العطلات الرسمية وأيام توقف العمل بالميناء أثناء العواصف والنوات إلا إذا وجد اتفاق يقضى بإستمرار العمل رغم ذلك(٢).

وعادة ما يتم حساب بدء الشحن والتفريغ بالأيام والساعات، ويقوم المؤجر بمراقبة إحترام المواعيد عن طريق بيان بالأعمال التى يقوم بها المستأجر وتوقيتها يعده له الربان. ويعرف هذه البيان بمسمى Time sheet(٣).

ب- آثار إنجاز الشحن والتفريغ في مدد مختلفة:

يترتب على تجاوز المستأجر للمدد المحددة لعمليات الشحن والتفريغ تعطيل إستغلال السفينة لحجزها مدة طويلة بميناء الشحن أو ميناء التفريغ، مما يضر بمصالح المؤجر. لكن فى مقابل ذلك ينتفع المؤجر من همة المستأجر إذا أسرع فى إنجاز عمليات الشحن والتفريغ قبل إنقضاء المدد المحددة لها. ولقد واجه المشرع المصرى الفرضين بأحكام خاصة.

(١) إبطاء المستأجر في الشحن والتفريغ:

تقضى المادة ١٨٣ فقرة أولى بأنه فى حالة عدم إتمام الشحن أو التفريغ فى المدة الأصلية التى حددها العقد أو العرف تسرى مهلة إضافية لا تجاوز المدة الأصلية، ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يحدده العقد أو العرف.

---

(١) RODIERE: Précis, Op Cit, No 304 . وقد يحدد الاتفاق المهلة المقررة للمستأجر بعد وصول الإبلاغ Free time.

(٢) فهناك شرط Running time وبموجبه تسرى مدد الشحن أو التفريغ دون اعتداد بأيام العطلة الرسمية أو إعتبار لفترات الليل والنهار. أنظر فى ذلك WAROT, Op Cit, No.102 .
ومع تطور الأرصدة الجوية لم يعد يتوافر فى الظروف الطبيعية من عواصف ونوات سمات القوة القاهرة. وبالتالى فى ظل غياب شرط يقضى بوقف سريان المدة فى هذه الحالات، وهو شرط Weather Permitting، يذهب البعض إلى القول بإستمرار سريان المدة.
PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 73.

(٣) RODIERE, Précis, Op. Cit, No. 307

وتعرف هذه المهلة الإضافية فى القانون الفرنسى بإصطلاح Surestaries ويعنى الأرضيات، كما يطلق هذا الإصطلاح أيضا على التعويض المقرر للمؤجر عن هذه المهلة[1].

ويتولى الإتفاق عادة تحديد المهلة الإضافية وإلا يجب الرجوع إلى العرف. وفى كل الأحوال لا يجوز أن تزيد هذه المهلة عن المدة الأصلية. لإجراء عمليات الشحن والتفريغ، سواء تولى الإتفاق أو العرف تحديد هذه المدة.

وتسرى المهلة الإضافية بمجرد إنقضاء المدة الأصلية دون حاجة إلى إعذار المستأجر[2]. ولا تخضع المهلة لأسباب وقف المدة الأصلية ويعبر عن ذلك بمبدأ «إستمرار الأرضيات بمجرد سريانها[3].

ولا تنظم عقود الايجار عادة حكم إنتهاء المهلة الإضافية دون إتمام عمليات الشحن أو التفريغ[4]. ولذلك تنص المادة ١٨٣ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه فى هذه الحالة تسرى مهلة إضافية ثانية لا تجاوز المهلة الأولى، ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومى المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائدا النصف.

وتطبيقا لذلك إذا كان التعويض اليومى المقرر للمؤجر عن المهلة الإضافية الأولى خمسين جنيها يكون التعويض اليومى المقرر له عن المهلة الثانية خمسة وسبعين جنيها.

ولقدقدر المشرع أن المبالغ التى قررها للمؤجر قد لا تغطى الأضرار الحقيقة التى تلحق به من جراء إبطاء المستأجر فى إنجاز عمليات الشحن والتفريغ. لذلك نص على عدم إخلال التعويضات المقررة عن المهل الإضافية بما قد يستحق من تعويضات أخرى. ويترتب على ذلك وجوب إعمال الشرط الجزائى الذى قد

---

(١) WAROT, Op. Cit, No. 80.

(٢) RODIERE: Précis, Op. Cit, No, 308. Contra FALL, Op. Cit, P. 467.

(٣) "Once on demurrage, always on demurrage". "Une fois en suresta - ries, toujours en surestaries".

(٤) WAROT, Op. Cit, No. 112.

يتضمنه عقد الإيجار، وإنما بشرط إثبات خطأ المستأجر فى القيام بعمليات الشحن والتفريغ(١).

ولقد ثار الخلاف حول الطبيعة القانونية للأرضيات. فبينما تذهب المدرسة الأنجلوسكونية إلى إعتبارها من قبيل التعويض، تذهب المدرسة اللاتينية إلى إعتبارها تكميلية للأجرة(٢). ولقد انتصر المشرع المصرى للنظرية الثانية بنصه فى المادة ١٨٣ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية على أن التعويض اليومى الذى يستحق عن المهل الإضافية يعد من ملحقات الأجرة وتسرى عليها أحكامه(٣).

وعلى ضوء ذلك يعد التعويض المقرر عن كل من المهلة الإضافية الأولى والمهلة الإضافية الثانية من قبيل ملحقات الأجرة. ويترتب على ذلك أنه يجوز للمؤجر حبس البضائع المملوكة للمستأجر والموجودة على السفينة إستيفاء لهذا التعويض كما يتقرر له عنه إمتياز على تلك البضائع(٤).

ويراعى أن المشرع لم ينص على مكان وزمان الوفاء بالأرضيات. ولكن الوفاء يتم كأصل عام وطبقا لطبيعة الأمور فى ميناء التفريغ بعد إنتهاء المهلة الإضافية، إذ فى هذه الحالة يتحدد إجمالى المستحق منها للمؤجر(٥). وقد يتفق الطرفان على وجوب أداء الأرضيات المتعلقة بالشحن قبل سفر السفينة.

كذلك لا يواجه المشرع فرض عدم إتمام عملية الشحن بعد إنقضاء المهلة الإضافية الثانية. وتطبيقا للقواعد العامة يحق للمؤجر طلب فسخ العقد لإخلال

---

(١) RODIERE, Précis, Op. Cit. No.309.

(٢) FALL, Op. Cit, P. 465.

(٣) الواقع أن إعتبار الأرضيات من قبيل التعويض يتعارض مع إمكانية طلب التعويض عن الأضرار الحقيقية التى تلحق بالمؤجر، وهذا ما تقر به المدرسة الأنجلوسكونية ذاتها. كما يتعارض اعتبار الأرضيات تكميلية للأجرة مع مبدأ إستمرار الأرضيات بمجرد سريانها. ولا يكمن فى الأخذ بهذا التكييف القانونى أو ذاك إلا الرغبة فى ترتب آثار قانونية معينة. وللمشرع المصرى إنحيازه أيضا لكنه يصف الأرضيات بأنها من ملحقات الأجرة وليست مكملة لها.

(٤) راجع المادتين ١٥٨ و ١٥٩ من قانون التجارة البحرية. ويضاف إلى ذلك خضوع المطالبة بالأرضيات لأحكام التقادم الخاصة بالدعاوى الناشئة عن إيجار السفينة مجهزة (المادة ١٧١ من القانون).

(٥) PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 82.

الإضافية الثانية. وتطبيقا للقواعد العامة يحق للمؤجر طلب فسخ العقد لإخلال المستأجر بإلتزامه والمطالبه بالتعويض إن كان له مقتضى. ولكن المطالبة القضائية بالفسخ قد تستغرق فترة طويلة من الزمن ولذلك من المقرر أنه يحق للربان الإبحار دون إنتظار حكم الفسخ(١).

أما فى حالة التفريغ فقد نصت المادة ١٨٥ من قانون التجارة البحرية على أن للربان بعد إنقضاء مدد التفريغ إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته. ومع ذلك يلتزم الربان بإتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التى أنزلها من السفينة. ويتضح من ذلك أنه لا يلزم اللجوء إلى القضاء لإمكان إنزال البضائع فى هذه الحالة(٢). ولا يتحمل المؤجر المسئولية الناشئة عن الأضرار التى قد تلحق بالبضائع أثناء عملية إنزالها من السفينة. وإنما يتعين على الربان مراعاة مصلحة المستأجر بإتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع كإيداعها لدى أمين.

(٢) همة المستأجر في الشحن والتفريغ:

يلتزم مؤجر السفينة بالرحلة بإنجاز الرحلة المتفق عليها مهما إستغرق تنفيذها من وقت. ولا شك أن المؤجر يأخذ فى إعتباره عند إبرام العقد وتحديد الأجرة المدة التى تستغرقها الرحلة المعروضة عليه عادة. ويتوقف تحديد هذه المدة على مدد الشحن والتفريغ بالإضافة إلى مدة السفر ذاته(٣). ومن هنا جاءت أهمية تحديد مدد إجراء عمليات الشحن والتفريغ التى يتولاها المستأجر.

وعلى ذلك إذا كان إبطاء المستأجر فى إجراء الشحن أو التفريغ يضر بمصالح المؤجر واستتبع ذلك تحديد الجزاء المترتب عليها ،فإن همة المستأجر فى إجرائه قبل المدة المحدد له يعود على المؤجر بالنفع إذ تنتهى الرحلة البحرية قبل الوقت الذى قدره المؤجر لتنفيذها.

---

(١) RODIERE, Précis, Op. Cit, No 308.

(٢) قارن الوضع فى فرنسا: WAROT, Op. Cit, No. 114.

(٣) وذلك كأن تقدر مدة إنقاذ الرحلة البحرية بعشرة أيام، يخصص يومان للشحن وستة أيام للسفر ويومان للتفريغ.

ولقد تضمنت المادة ١٨٤ من قانون التجارة البحرية أحكاما لمواجهة هذا الفرض، فتنص فقرتها الأولى على أنه إذا تم الشحن قبل إنتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ما لم يتفق على غير ذلك.

ويتضح من ذلك أن الأصل هو عدم إضافة ما تبقى من مدة الشحن التى لم يستغرقها المستأجر بالكامل إلى مدة التفريغ، مما له إنعكاسه على حساب الأرضيات إذا جاوز المستأجر المدة المحددة أصلا لإجراء عملية التفريغ. لكن المشرع يعتد بما قد يتفق عليه الطرفان من إضافة ما تبقى من مدة الشحن إلى مدة التفريغ. والمثال على ذلك أن يكون مقررا لإجراء كل من الشحن والتفريغ مدة يومين، فإذا أنجز المستأجر الشحن فى يوم واحد يكون له ثلاثة أيام لإنجاز التفريغ.

ويلاحظ أن نطاق الاتفاق الذى يعتد به المشرع أضيق مما يسرى عليه العمل عادة. فكثيرا ما تتضمن عقود الايجار شرطا يسمى شرط ارتداد المدة[١]. وبمقتضاه يمكن تعويض مدة الشحن أو التفريغ بما تبقى من وقت عند القيام بأى من العمليتين[٢]. ويمكن تحقق ذلك بتحديد مدة إجمالية للقيام بعمليات الشحن والتفريغ فى الميناءين[٣]. ولا يتقرر إرتداد المدة إلا بناء على اتفاق فى ظل القانون الفرنسى أيضا لأن القاعدة القانونية السارية لا تسمح به بحسب الأصل[٤].

ومؤدى شرط إرتداد المدة الإعتداد بالمدة الإجمالية لتنفيذ عمليات الشحن والتفريغ. ويترتب على ذلك أنه فى حالة المثال الذى تقرر فيه يومان لكل من الشحن والتفريغ، وقام المستأجر بالشحن خلال ثلاثة أيام فلا يدفع عن اليوم الزائد أرضيات إذا استطاع إنجاز علمية التفريغ فى يوم واحد[٥].

---

(١) Clause de réversibilité.

(٢) WAROT, Op. Cit, No. 110.

(٣) PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 72.

(٤) RODIERE, Précis, Op. Cit, No. 307.

(٥) ويلاحظ أنه فى حالة إدراج شرط إرتداد المدة فى عقد الإيجار لا يكون الوفاء بالأرضيات إلا فى ميناء التفريغ، لأنه لا يمكن تحديد مايستحق للمؤجر منها إلا بعد الإنتهاء من عملية التفريغ.

أما النص المصرى فلا يجيز سوى إضافة ما تبقى من مدة الشحن إلى مدة التفريغ، مما يترتب عليه إستحقاق الأرضيات عن تجاوز المستأجر لمدة الشحن بغض النظر عن همته فى إنجاز مدة التفريغ، وذلك بالرغم من عدم الإضرار حقيقة بمصالح المؤجر.

لكن المشرع المصرى يستدرك الأمر بنصه على جواز الاتفاق على منح المستأجر مكافأة الإسراع فى إنجاز الشحن أو التفريغ(١). وهذا ما يعرف فى العمل بشرط Dispatch money. ويحث الاتفاق على هذه المكافأة المستأجر على الإسراع فى إنجاز عمليات الشحن والتفريغ دون إستغراق كامل المدد المقررة لها(٢). ويتم حساب المكافأة بواقع الأيام والساعات التى وفرها المستأجر(٣). وغالبا ما يتم تحديدها بنسبة محددة مما هو مقرر من مبالغ عن الأرضيات كالنصف مثلا(٤).

وغالباً ما يحدد الاتفاق نطاق إستحقاق المكافأة، فهى تستحق عادة إذا أدت همة المستأجر إلى توفير قدر من الزمن من المدة الإجمالية المقررة لكل من الشحن والتفريغ. ولكن فى حالة عدم تحديد نطاق إستحقاق المكافأة على هذا النحو نرى فى ظل القانون المصرى إستحقاق المستأجر للمكافأة عن الإسراع فى إنجاز أى من عمليتى الشحن والتفريغ بالرغم من إبطائه فى إنجاز العملية الأخرى. وفى هذه الحالة تقع المقاصة بين ما هو مستحق للمؤجر من أرضيات وما هو مقرر للمستأجر من مكافأة(٥).

ولا تعد المكافأة المقررة إنتقاصا من قيمة الأجرة(٦)، بالرغم من وحدة مصدرهما وهو عقد الإيجار. ذلك أنهما يقومان على أسس مختلفة: فالأجرة

---

(١) المادة ١٨٤ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية.

(٢) PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 74.

(٣) RODIERE, Précis, Op. Cit, No 307.

(٤) WAROT, Op. Cit, No. 117.

(٥) ويترتب على ذلك أنه فى حالة إستغراق المكافأة المقررة للمستأجر الأرضيات المستحقة للمؤجر يزول حق هذا الأخير فى حبس بضائع المستأجر كما يزول الإمتياز المقرر له لزوال الدين الذى يتقرر له هذان الحقان.

(٦) قارن : PIEDELIEVRE, Op. Cit, No. 74.

مقررة مقابل وضع سعة السفينة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات محددة مهما استغرق تنفيذها من وقت. أما المكافأة فهى تتقرر مقابل همة المستأجر فى تنفيذ التزامه بالشحن والتفريغ. ولا يمكن إعتبار همة المستأجر تضييقا لنطاق وضع سعة السفينة تحت تصرفه مما يبرر إنقاص الأجرة لأن هذا النطاق لا يتحدد مطلقا على أساس من الزمن.

لا شك فى أن تقرير المكافأة يحقق التوازن بين وجوب أداء الأرضيات فى حالة الإبطاء فى إنجاز الشحن والتفريغ وإستحقاق تلك المكافأة عند الإسراع فى إنجاز هذه العمليات. وهذا ما تؤكده المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية فى فقرتها رقم ١٢٨ بقولها «لتكون المكافأة ثواب الهمة كما كان التعويض اليومى عقاب الإهمال والتراخى». وتجدر الإشارة فى هذا الصدد إلى المنهج المتبع من المشرع الذى يفضى إلى تغليب مصالح المؤجر على مصالح المستأجر: فبينما تتقرر الأرضيات بحكم القانون أى دون حاجة إلى نص فى العقد لا يتقرر ثواب المستأجر إلا بناء على اتفاق، وذلك سواء تعلق الأمر بإضافة المدة الباقية من المدة المقررة للشحن إلى مدة التفريغ أو بتقرير المكافأة[١].

ثانيا: الالتزام بدفع الأجرة:

يقع على عاتق المستأجر الالتزام بدفع الأجرة ويتولى الاتفاق تحديد مقدارها ومكان وزمان الوفاء بها[٢]. ويكون للمؤجر حبس بضائع المستأجر ويتقرر له إمتياز عليها إذا لم يستوف الأجرة.

ولكن نظراً للصعوبات التى يتعرض لها إنجاز الرحلة البحرية فقد يدق الأمر حول مدى إستحقاق الأجرة فى بعض الفروض. لذلك تضمن قانون التجارة البحرية أحكاما بضعها يؤكد إستحقاق الأجرة فى بعض الفروض، والبعض الآخر منها يحدد حالات عدم إستحقاق الأجرة، وذلك تفاديا لما قد يثور حولها من منازعات.

---

(١) ولا يقدح فى ذلك القول بأن ترك تقرير المكافأة للاتفاق مرده تقارب القوة الاقتصادية للطرفين: المؤجر والمستأجر. لأن التوازن الاقتصادى لا يقتصر أثره على بعض شروط العقد دون بعضها الآخر. ومع ذلك لم يترك المشرع أمر تقرير الأرضيات للاتفاق.

(٢) RODIERE, Précis, Op. Cit, No 510.

(أ) حالات إستحقاق الأجرة:

لا شك فى إستحقاق المؤجر للأجرة إذ قام بإنجاز الرحلة أو الرحلات البحرية المتفق عليها على خير وجه. والقاعدة العامة أن إستحقاق الأجرة لا يتأثر بفعل المستأجر الذى يترتب عليه عدم إنجاز الرحلة على النحو المتفق عليه. ولكن فى بعض الأحوال لا يتسبب فعل المستأجر فى عدم إنجاز الرحلة ومع ذلك تستحق عليه الأجرة.

ونعرض للأحكام التى يتضمنها قانون التجارة البحرية فى هذا الصدد:

(١) طبقا للمادة ١٨٧ يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة إذا لم يشحن فى السفينة المؤجرة كل البضائع المتفق عليها. فلا شأن للمؤجر بمدى إستغلال المستأجر لسعة السفينة الموضوعة تحت تصرفه، وبالتالى تستحق الأجرة كاملة. ويسرى هذا الحكم سواء تم تحديد الأجرة على أساس السعة الكلية للسفينة أو على أساس حمولة البضائع المشحونة فى السفينة(١).

(٢) تقرر المادة ١٩٠ للمستأجر أن يطلب فى أى وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ. وبموجب هذا النص يتقرر للمستأجر حق عدم استكمال الرحلة .ويتسق هذا الحكم ووضع سعة السفينة تحت تصرفه. ولكنه ملزم بأداء الأجرة كاملة حتى وإن تم تفريغ البضائع فى أحد الموانى المقرر رسو السفينة فيها أى بالرغم من إختصار الرحلة البحرية.

(٣) تنص المادة ١٩١ على بقاء عقد الإيجار نافذا دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتا دون سفر السفينة أو إستمرار السفر، وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك أن يعيد شحنها فى السفينة على نفقته أيضا، وتستحق عليه الأجرة كاملة.

---

(١) وجدير بالذكر أن القانون الفرنسى يتضمن حكما مماثلا، فى اللائحة رقم ١٠٧٨ الصادرة فى ٣١ ديسمبر ١٩٦٦ تنفيذا للقانون رقم ٦٦- ٤٢٠ بتاريخ ١٨ يونيو ١٩٦٦ فى شأن إيجار السفينة (المادة الثامنة من اللائحة). أنظر: WAROT, Op. Cit, No. 23.

ويواجه النص المتقدم حالة إمتناع السفر أو الإستمرار فيه بصفة مؤقتة بسبب القوة القاهرة. وبالتالى يسرى النص ليس فقط على حالة وجود السفينة فى ميناء القيام ولم تبحر بعد وإنما فى حالة وجود السفينة فى أحد الموانئ المقرر رسوها فيها(١).

ويجب أن يكون التوقف بسبب القوة القاهرة، فلا يمتد النص إلى حالات الحيلولة مؤقتا دون السفر أو الإستمرار فيه لأسباب لا تتوافر فيها خصائص القوة القاهرة.

ويجب أيضا أن تتسبب القوة القاهرة فى إمتناع السفر أو الإستمرار فيه بصفة مؤقته، ذلك أن قانون التجارة البحرية يواجه حالات إستحالة السفر أو الإستمرار فيه بنصوص أخرى(٢)، سوف نعرض لها فيما بعد.

وإذا توافرت شروط تطبيق النص فإن عقد الإيجار يبقى نافذا بكل ما يترتب عليه من آثار بما فيها الوفاء بالأجرة. ولا يتحمل أى من الطرفين تبعة القوة القاهرة، فلا يجوز للمؤجر المطالبة بأجرة إضافية لتعطيل إستغلال السفينة، كما لا يجوز لأيهما إقتضاء تعويض من الآخر.

ويحق للمستأجر تفريغ البضائع ثم إعادة شحنها فى السفينة عند زوال آثار القوة القاهرة التى أدت إلى تعذر السفر أو الإستمرار فيه. ويتحمل المستأجر نفقات التفريغ وإعادة الشحن لأنه غالبا ما يكون تفريغ البضاعة لمصلحة المستأجر فى المحافظة عليها ولا يضير المؤجر شيئا بقاءها فى السفينة، ولكن إذا أبقى المستأجر البضاعة فى السفينة يقع عبء المحافظة عليها على عاتق المؤجر.

(٤) تواجه المادة ١٩٢ الفرض الذى تبدأ فيه الرحلة ثم يستحيل الإستمرار فى السفر بسبب غير راجع إلى المؤجر وتابعيه. ويتعلق الأمر هنا بإستحالة الإستمرار فى الرحلة وليس بتوقفها بصفة مؤقته كما فى الحالة السابقة.

---

(١) RODIERE, Précis, Op. Cit, No. 310.

(٢) المادة ١٨٨ فى شأن إستحالة البدء فى تنفيذ الرحلة والمادة ١٩٢ فى شأن إستحالة الإستمرار فيها.

وتنص المادة المشار إليها على أن المستأجر لا يلتزم إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة. ويتضح من ذلك أن العبرة بالمسافة التى قطعتها السفينة وليست بالمدة التى إستغرقتها الرحلة قبل أن يستحيل الإستمرار فيها[1]. ولاغرابة فى الأمر حيث لا يعد عنصر المدة من أركان عقد تأجير السفينة بالرحلة.

(٥) وأخيراً تقضى المادة ١٩٥ بأن المستأجر لايبرأ من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر. ذلك أنه قد يحدث فى مجال نقل البضائع سواء تم عن طريق عقد نقل بحرى أو الإيجار بالرحلة أن يترك صاحب الحق فى الإستلام البضائع التى يعتريها التلف أو الهلاك الجزئى ويرفض استلامها ويمتنع عن الوفاء بالأجرة. وهذا ما يعرف بنظام الترك [2].

ولم يشأ المشرع أن يأخذ بهذا النظام فى مجال تأجير السفينة بالرحلة[3]. وبالتالى لا تبرأ ذمة المستأجر من الالتزام بدفع الأجرة وإنما يمكنه إثارة مسئولية المؤجر تطبيقاً للمادة ١٦٩ من قانون التجارة البحرية.

(ب) حالات عدم إستحقاق الأجرة:

واجه المشرع المصرى ثلاث حالات لا تستحق فيها الأجرة تتمثل فى حالة إنفساخ العقد وحالة إنهائه وحالة هلاك البضائع. وقد وضع المشرع ضوابط لتحديد هذه الحالات ومدى تأثيرها فى إستحقاق الأجرة.

(١) انفساخ عقد الإيجار:

تنص المادة ١٨٨ من قانون التجارة البحرية على أن عقد ايجار السفينة ينفسخ دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً أو إذا منعت التجارة مع الدولة التى يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضائع.

---

(١) RODIERE, Précis, op. cit., No. 311.

(٢) ومن نافلة القول أن إعمال ترك البضائع يفترض وصولها إلى ميناء التفريغ، ولذلك يقتصر نطاقه على حالتى التلف والهلاك الجزئى ولا يمتد إلى حالة الهلاك الكلى.

(٣) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٢٢.

ولإعمال الحكم المتقدم لابد من توافر إحدى حالتين:

الأولى: أن يصبح تنفيذ الرحلة مستحيلا بسبب القوة القاهرة، ولا يمتد وبالتالى حكم المادة ١٨٨ لغير حالات القوة القاهرة[١]. ويجب أن تتوافر إستحالة التنفيذ إبتداء ولا يتعلق الأمر بإستحالة الإستمرار فى الرحلة البحرية، ذلك أن المادة ١٩٢ تواجه هذا الفرض الأخير كما رأينا من قبل[٢].

الثانية: هى حالة منع التجارة مع دولة ميناء التفريغ. ويراعى أن هذه الحالة تؤدى إلى إنفساخ عقد الإيجار بصرف النظر عن توافر خصائص القوة القاهرة فيها، فلو كان فى الامكان توقع منع التجارة فإن عقد الإيجار ينفسخ مع ذلك.

وإذا توافرت إحدى هاتين الحالتين إنفسخ عقد الإيجار بقوة القانون أى دون حاجة إلى حكم قضائى بالفسخ. ويترتب على ذلك إنقضاء التزامات الطرفين ومنها التزام المستأجر بدفع الأجرة. ولا يجوز لأى من الطرفين مطالبة الآخر بالتعويض لأن الفرض أنه لا يد لأيهما فى إستحالة تنفيذ الرحلة البحرية.

(٢) إنهاء عقد الإيجار:

تجيز المادة ١٨٩ من قانون التجارة البحرية للمستأجر إنهاء عقد إيجار السفينة فى أى وقت قبل البدء فى شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عما يلحقه بسبب ذلك من ضرر على أن لا يجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها.

ويترتب على ذلك أن للمستأجر حق إنهاء الإيجار بإرادته المنفردة، ويتحلل بالتالى من التزامه بدفع الأجرة. ولكن يراعى أن نطاقَ اعمال هذا الحق يتحدد بعدم البدء فى أعمال شحن البضائع فى السفينة المؤجرة. فلو أن المستأجر بدأ فى الشحن لا يجوز له إنهاء الإيجار ولو لم يفرغ من الشحن بعد. وبالتالى لا يتوقف الأمر على إبحار السفينة من عدمه.

---

(١) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٢٢.

(٢) وعلى ذلك إذا ترتبت إستحالة تنفيذ الرحلة البحرية بسبب خطأ أى من الطرفين فإنه يتحمل بطبيعة الحال تبعة خطئه.

وإذا كان المستأجر يتحلل من التزامه بدفع الأجرة إلا أنه يتعين عليه تعويض المؤجر عن كافة الأضرار التى تلحق به بسبب إنهاء العقد مثل نفقات وضعها تحت تصرف المستأجر وتهيئتها لإستقبال البضائع. وفى كل الأحوال لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض عن الأجرة المتفق عليها. وعلة ذلك أن إنهاء الإيجار لا يكون إلا قبل الشحن أى فى وقت لا تزال فيه السفينة فى ميناء القيام ولا يترتب على ذلك تعطيل إستغلال السفينة[1].

(٢) هلاك البضائع:

تضع الفقرة الأولى من المادة ١٩٤ من قانون التجارة البحرية القاعدة العامة فى شأن هلاك البضائع التى وضعها المستأجر فى السفينة، إذ فى هذه الحالة لا تستحق الأجرة. ويقصد بالهلاك فى هذا المقام الهلاك الكلى دون الهلاك الجزئى، ذلك أن المادة ١٩٥ لا تبرئ المستأجر من دفع الأجرة إذا ترك البضائع التى تعرضت للهلاك الجزئى، فمن باب أولى لا تبرأ ذمته إذا تسلم تلك البضائع.

ويتحمل المؤجر تبعة هلاك البضائع لأنه يقع على عاتقه التزام بالمحافظة على البضاعة طوال الرحلة البحرية. ويترتب على إخلاله بهذا الالتزام زوال التزام المستأجر بدفع الأجرة. ونظرا لإطلاق نص المادة ١٩٤ فقرة أولى يكون المؤجر ضامنا لهلاك البضائع حتى فى حالة القوة القاهرة.

ولقد إستثنى المشرع من هذا الضمان نوعا محددا من البضائع يتمثل فى الحيوانات الحية، إذ تنص المادة ١٩٤ فقرة ثالثة على إستحقاق الأجرة عن الحيوانات التى تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه. وبالتالى يتعين على المستأجر فى هذه الحالة إثبات إرتكاب المؤجر أو تابعيه خطأ لكى يتحلل من التزامه بدفع الأجرة.

---

(١) وحتى فى الفرض الذى يضطر فيه المؤجر إلى تنفيذ الرحلة بسبب إرتباطه بعقود نقل بحرى مع شاحنين كان المستأجر قد وافق على قيام المؤجر بشحن بضائعهم لا يزيد مقدار الضرر الذى يلحق بالمؤجر عن قيمة أجرة السفينة المتفق عليها. ذلك أنه فى حالة عدم إنهاء الإيجار لن يتعدى مقدار ما يحصل عليه المؤجر مجموع أجرات النقل وأجرة السفينة.

وإذا كان المؤجر ضامنا لهلاك البضائع وفقا لتلك القاعدة العامة إلا أن المشرع أجاز الاتفاق على إستحقاق الأجرة فى كل الأحوال(1). ويترتب على وجود شرط إستحقاق الأجرة فى كل الأحوال أن تكون الأجرة مستحقة فى حالة القوة القاهرة أو فى حالة إرتكاب المؤجر أو تابعيه خطأ أدى إلى هلاك البضائع. ولا يستثنى من ذلك الإ غش المؤجر أو خطؤه الجسيم(2).

وبالإضافة إلى ذلك نص المشرع على حالات تستحق فيها الأجرة رغم هلاك البضائع. وترتبط جميعها بصورة مباشرة أو غير مباشرة بسلوك المستأجر. ويراعى أن هذه الحالات تستحق فيها الأجرة دون حاجة إلى النص عليها فى عقد الإيجار. وهذه الحالات هى:

(أ) إذا كان هلاك البضائع ناشئا عن خطأ المستأجر أو تابعيه، إذ فى هذه الحالة لا يمكن تحميل المؤجر تبعة خطأ المستأجر أو تابعيه.

(ب) إذا كان الهلاك ناشئا عن طبيعة البضاعة أو عيب فيها. فالبضاعة تخص المستأجر وهو الذى يتولى شحنها فى السفينة. ولا يتعدى التزام المؤجر بالمحافظة عليها أثناء السفر إلى ضمان ما قد يصيبها من هلاك بسبب خصائصها أو عيوبها.

(جـ) إذا اضطر الربان إلى بيع البضاعة أثناء السفر بسبب عيبها أو تلفها. فقد تقتضى سلامة السفينة والبضائع الأخرى المشحونة فى السفينة التخلص من البضاعة المعيبة أو التالفة. ويجب فى هذه الحالة ترجيح إعتبارات السلامة على مصالح المستأجر فيبقى هذا الأخير ملتزما بأداء الأجرة.

(د) إذا أمر الربان بإتلاف البضاعة لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها. فكما ذكرنا يجب الإعتداد بإعتبارات أمن وسلامة السفينة مما يبرر للربان إتلاف البضاعة. ولذلك تستحق الأجرة على المستأجر، وإنما يشترط فى هذه الحالة ألا يعلم المؤجر بخطورة البضاعة وقت أن تم وضعها فى السفينة وإلا صار مسئولا عن السماح بشحنها ولا تستحق بالتالى الأجرة.

---

(1) Frêt acquis à tout évènement.

(2) وذلك كله تطبيقا للمادة 217 من القانون المدنى.

الفصل الثاني

البيوع البحرية

كثيراً ما يرتبط انتقال الإنسان من مكان إلى آخر للإستقرار فيه بنقل أغراضه الخاصة. وقد يتم النقل بحراً. وفى مثل هذا الفرض يبدو جلياً إبتعاد النقل البحرى عن كونه أداة مكملة ولازمة للتجارة الدولية[١]. كما لا يثير هذا الفرض الكثير من المشكلات القانونية إذ عادة ما يربط العقد بين الشاحن والناقل البحرى دون أن يؤدى إلى تدخل شخص آخر، فيتسلم الشاحن الأشياء فى ميناء الوصول دون أن يستعين فى الغالب بوكيل شحنة.

وفى مقابل ذلك يكون النقل البحرى للبضائع أداة تنفيذ الصفقات التجارية الدولية، التى تعرف حينئذ بالبيوع البحرية، أى تلك البيوع التى يرتبط عنصر تسليم المبيع فيها بنقله بحراً[٢]. وهذه البيوع يطلق عليها فى العمل عمليات التصدير والإستيراد، وتقتضى القيام بعدة إجراءات والعديد من الأعمال لكى تتحقق الصفقات، من بينها إبرام عقد النقل البحرى.

وإذا كان عقد النقل البحرى للبضائع يربط بصفة أساسية بين الناقل البحرى والشاحن إلا أن العمل بشير إلى تدخل طرف ثالث فى كثير من الفروض يعرف بالمرسل إليه، وهو الشخص الذى يتسلم البضائع فى ميناء الوصول[٣].

ولا شك أن هذا الوضع يستند إلى علاقة سابقة بين الشاحن والمرسل إليه، وتكون ذات أثر فى مواجهة الناقل البحرى بخصوص ما يتعلق بالنقل البحرى وتنفيذه، إذ هى تحتم على الشاحن الاتفاق مع الناقل البحرى على أن يتسلم شخص آخر البضائع فى ميناء الوصول[٤].

---

(١) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 420.

(٢) CALAIS-AULOY: Ventes maritimes, in Droit maritime, avec RODIERE, Dalloz, Paris, 1983, p. 441 No 1.

(٣) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(٤) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٥٣.

وهذه العلاقة غالبا ما تكون عقد بيع[1]. إلا أن البيوع البحرية التى يرتبط تنفيذها بإبرام وتنفيذ عقد نقل بحرى لا تكون فى صورة واحدة. لذلك يحسن العرض لها لنتعرف على طرف عقد البيع الذى يبرم عقد النقل البحرى وما إذا كان يترتب على ذلك تدخل المرسل إليه فى العلاقة الأصلية بين الشاحن والناقل البحرى.

وتجدر الإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ لم يتناول البيوع البحرية بالتنظيم. وهو ما يعتبره البعض نقصاً تشريعيا لما لتلك البيوع من أهمية بالغة فى مجال التجارة البحرية من جهة، ولما تثيره أحيانا من مشكلات خاصة دقيقة تتشابك فيها قواعد البيوع العادية مع أحكام النقل البحرى ونظم المعاملات المصرفية من جهة أخرى[2].

ولذلك تجد البيوع البحرية أحكامها فى العرف البحرى أساساً. ولا توجد على الصعيد الدولى معاهدات دولية تنظم تلك البيوع. إلا أن جمعية القانون الدولى سنت قواعد موحدة لصورة خاصة من البيوع البحرية، هى البيع سيف، فيما يعرف بقواعد وارسو – أكسفورد[3]. ويلاحظ أنه ليس لهذه القواعد صفة الإلزام، ومع ذلك كثيرا ما يلجأ إليها الطرفان. كذلك يمكن للطرفين الإستناد إلى أحكام نظم التجارة الدولية INCOTERMS بصدد البيوع البحرية، وهى الأحكام الصادرة عن غرفة التجارة الدولية[4].

وتنقسم البيوع البحرية إلى نوعين: البيوع عند القيام والبيوع عند الوصول. ونعرض لهما فى مبحثين متعاقبين.

---

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٥٩٢.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤-٢٥.

(٣) وقد أصدرت الجمعية هذه القواعد فى مؤتمر وارسو عام ١٩٣٨ وتم تعديلها فى مؤتمر أكسفورد عام ١٩٣٢. وإن توالت التعديلات التى أدخلت عليها بعد ذلك فهى لاتزال تعرف بقواعد وارسو – اكسفورد. وتجدر الإشارة إلى أن غرفة التجارة الدولية وضعت القواعد الموحدة للبيوع الدولية، التى لا يشترط فيها بالضرورية أن تكون بيوعاً بحرية، كما أنها وضعت قواعد نموذجية للبيوع البحرية التقليدية التى تتولى أحكامها فى هذا المقام.

(٤) CALAIS- AULOY, op. cit., p. 451 No 16.

المبحث الأول

البيوع البحرية عند القيام

البيوع البحرية هى تلك البيوع التى يتفق فيها على أن تسليم البضائع المبيعة يكون عند ميناء القيام. ويترتب على ذلك أن ملكية البضائع تنتقل من البائع إلى المشترى قبل نقل البضائع لأنه يتم تعيينها فى ميناء القيام. ومؤدى التسليم فى ميناء القيام أن تكون تبعة هلاك البضائع أثناء النقل البحرى على عاتق المشترى(١).

ولا يعنى ذلك أن المشترى هو الذى يتولى إبرام عقد النقل البحرى فى كل الفروض، إذ تتنوع البيوع عند القيام وأهمها على الإطلاق البيع «سيف» والبيع «فوب».

المطلب الأول

البيع سيف CIF

يطلق إسم CIF على البيع الذى يتم فيه تسليم البضائع على ظهر السفينة عند ميناء القيام، وفيه يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحرى والتأمين على البضائع المنقولة مقابل التزام المشترى بدفع مبلغ إجمالى يشمل ثمن البضائع ومقابل التأمين وأجرة النقل البحرى. وبتلك العناصر الثلاثة يتحدد إسم هذا البيع إذ يمثل إصطلاح البيع CIF إختصار الكلمات الإنجليزية الثلاثة: Cost وتعنى الثمن، وInsurance وتعنى التأمين، وFreight وتعنى أجرة النقل(٢).

وقد نشأ البيع سيف تحت ضغط الحاجة العملية إذ يصعب تحقق وجود المشترى أو وكيل عنه فى ميناء القيام ليتولى إبرام عقد النقل البحرى.

ويتضح من ذلك أن للبيع سيف ثلاث خصائص جوهرية:

(١) أن تسليم البضائع إلى المشترى يتحقق من وقت شحنها فى السفينة.

---

(١) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٨٥.

(٢) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 425.

(٢) أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشترى دون البائع[١].

(٣) أن البائع هو الذى يتعاقد مع الناقل البحرى. وهو لا يتعاقد بوصفه وكيلا عن المشترى وإنما يتعاقد باسمه ولحسابه هو إذ يمثل إبرام عقد النقل البحرى التزاما يقع على عاتقه[٢]. ويترتب على ذلك أن البائع يكتسب صفة الشاحن فى حين أن المشترى يتحدد غالبا بوصفه المرسل إليه[٣].

وجدير بالإشارة إلى أن تنفيذ البيع سيف يرتبط عادة بتدخل أحد البنوك من خلال فتح إعتماد مستندى. ذلك أن البائع يتعين عليه إرسال المستندات الخاصة بالبضائع المبيعة إلى المشترى وأهمها على الإطلاق سند الشحن البحرى، الذى يسمح للمشترى بتسلم البضائع فى ميناء الوصول، ووثيقة التأمين البحرى، التى تسمح له بالحصول على التعويض من شركة التأمين فى حالة هلاك البضائع أو تلفها. وفى المقابل يلتزم المشترى بدفع المبلغ الإجمالى المتفق عليه والذى يشمل كما ذكرنا ثمن البضائع وقسط التأمين وأجرة النقل.

وإذ يتواجد العاقدان فى مكانين مختلفين قد يخشى كل منهما عدم قيام الآخر بتنفيذ التزاماته، فيسمح تدخل أحد البنوك بتنفيذ العملية من توفير الأمان لطرفيها، وهذا ما يعرف بالإعتماد المستندى. وبموجبه يعلن البنك للبائع أن مبلغ الإعتماد المتمثل فى المبلغ الإجمالى الذى يتعين على المشترى الوفاء به يكون تحت تصرف البائع مقابل حصول البنك على المستندات التى يحددها المشترى وينتظر إرسالها من قبل البائع. فلا يقوم البنك بدفع المبلغ للبائع إلا إذا تسلم المستندات وتأكد من مطابقتها للبيانات التى حددها له المشترى[٤].

---

(١) DE BOLLARDIERE: Manuel du commerce interational par ventes maritimes. Etude particulière de la vente CAF, LGDJ, Paris, 1962, p.3.

(٢) Cour d'appel de Paris, Audience Solennelle, 7 Novembre 1990, Droit Maritime Français, no 514, mars 1992, p. 185.

(٣) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦١٥.

(٤) لمزيد من لتفاصيل حول خصائص البيع سيف، أنظر:

DE BOLLARDIERE, op. cit., p. 17 et s.

ونشير أخيراً إلى أن مؤدى البيع سيف أن يتولى البائع دفع أجرة النقل إلى الناقل البحرى. وبالتالى لا مجال فى مثل هذا الفرض أن تكون أجرة النقل مستحقة عند الوصول.

المطلب الثاني

البيع فوب FOB

إسم البيع فوب هو إختصار للعبارة الإنجليزية Free on board وتعنى تسليم البضائع المبيعة على ظهر السفينة التى يعينها المشترى للبائع[١].

ويقف التزام البائع عند حد تسليم البضائع فى ميناء القيام، ولا يتجاوز هذا الحد إلى إبرام عقد النقل البحرى وإنما يتولى المشترى أو وكيله إبرامه. ويترتب على ذلك أيضاً أن المشترى هو الذى يبرم عقد التأمين على البضائع المنقولة ليقى نفسه من آثار الهلاك التى تظل تبعته على عاتقه أثناء النقل[٢].

ويختلف البيع فوب عن نوع آخر من البيوع يعرف بإسم البيع «فاس» اختصاراً للعبارة الإنجليزية Free along side. وتعنى قيام البائع بتسليم البضائع المبيعة على رصيف ميناء القيام بجوار السفينة التى يعينها المشترى[٣]. وفى هذا النوع من البيوع يتولى المشترى إبرام عقد النقل البحرى وعقد التأمين على البضائع النقولة. وفى ذلك لا يختلف عن البيع فوب. وإنما يكمن الإختلاف بينهما فى تحديد متى يتحقق تسليم البضائع إلى المشترى: فى البيع فوب يتسلم المشترى البضائع على سطح السفينة، وبالتالى يتحمل البائع تبعة هلاكها فى المرحلة السابقة على ذلك بما فيها مرحلة شحن البضائع فى السفينة[٤]. بينما فى البيع فاس يتسلم المشترى البضائع على رصيف الميناء وبالتالى تقع تبعة

---

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٦١٤.

(٢) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٩١.

(٣) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 422 .

(٤) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٩٨.

هلاكها على عاتقه منذ تلك اللحظة التى يعقبها بالضرورة شحن البضائع فى السفينة(١) .

وليس هناك ثمة مانع فى البيع فوب من الاتفاق على أن ينوب البائع عن المشترى فى إبرام عقد النقل البحرى. ويكون ذلك فى الفروض التى لا يكون فيها للمشترى وكيل فى ميناء القيام(٢). وفى مثل هذا الفرض يبرم البائع عقد النقل البحرى بوصفه وكيلا عن المشترى وتستقل هذه الوكالة عن عقد البيع ذاته بحيث لا يؤدى إخلال البائع بالتزامه كوكيل إلى فسخ البيع فوب(٣).

وإذا تولى البائع إبرام عقد النقل البحرى عن المشترى فالغالب أن يتفق مع الناقل البحرى على أن تكون أجرة النقل مستحقة عند الوصول، فيكون المشترى هو الملتزم بأدائها إلى الناقل البحرى فى ميناء الوصول.

المبحث الثاني

البيوع البحرية عند الوصول

يقصد بالبيوع عند الوصول تلك البيوع التى يتفق فيها على عدم تسليم البضائع المبيعة إلا فى ميناء الوصول. ويترتب على ذلك أن تبقى تبعة هلاك البضائع على عاتق البائع أثناء تنفيذ عقد النقل البحرى، وهو ما يعد من الخصائص الجوهرية المميزة للبيوع البحرية عند الوصول(٤). ويتسق الحكم المتقدم مع حكم القواعد العامة فى شأن تبعة هلاك المبيع إذ يدور إنتقال التبعة فيها حول واقعة التسليم(٥).

ومؤدى البيوع عند الوصول أن يتولى البائع إبرام عقد النقل البحرى وعقد التأمين على البضائع المنقولة(٦). ولذلك تشهد هذه البيوع دائماً ميلاد الثالوث

---

(١) محكمة النقض المصرية، ٢٧ ديسمبر ١٩٦٩، مجموعة أحكام النقض، س ١٧/ ٤٤، ص ١٩٧٩.

(٢) CALAIS-AULOY, op. cit., p. 550 No 146.

(٣) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٨٩.

(٤) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 423.

(٥) المادة ٤٣٧ من القانون المدنى.

(٦) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٢.

البحرى الشهير المكون من الشاحن والناقل البحرى والمرسل إليه، حيث يتولى البائع شحن البضائع فى ميناء القيام التى يتسلمها المشترى فى ميناء الوصول[1].

ومن جانب آخر ونظراً لأن تسليم البضائع المبيعة لا يكون إلا فى ميناء الوصول فإن إبرام عقد النقل البحرى وكذلك التأمين على البضائع يقع على عاتق البائع ولا شأن للمشترى به[2]. وبالتالى تكون الأجرة مستحقة عند القيام، وإذا إشترط البائع على الناقل البحرى إستحقاقها عند الوصول واضطر المشترى إلى دفعها لكى يتمكن من إستلام البضائع، فإنه يستطيع الرجوع على البائع لإسترداد ما دفعه إلى الناقل البحرى.

ويلاحظ أنه من الوجهة العملية يندر اللجوء إلى إبرام البيوع البحرية عند الوصول، ذلك أن البائع يبغى التخلص من تبعة هلاك المبيع بعد أن تخلى عن ملكيتها إلى المشترى وإستحق عنها الثمن[3]. ولذلك يدور الخيار عادة بين صورتى البيوع عند القيام: البيع سيف والبيع فوب. وهناك شعار معروف ترفعه الدول تشجيعاً لأسطولها التجارى الوطنى تنصح بموجبه مواطنيها أن يبيعوا سيف ويشتروا فوب. ذلك أن البائع فى البيع سيف هو الذى يختار السفينة فى حين أن المشترى فى البيع فوب هو الذى يختارها. ومع إفتراض لجوء الوطنيين إلى السفن الوطنية يكون شعار البيع سيف والشراء فوب ما يضمن اللجوء إلى تلك السفن[4].

والبيوع عند الوصول على نوعين: البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة .ونعرض لهما تباعاً.

---

(١) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 420.

(٢) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٢.

(٣) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٩١.

(٤) CALAIS- AULOY, op. cit, p. 457 No 24.

المطلب الأول

البيع بسفينة معينة

البيع بسفينة معينة هو البيع الذى يلتزم فيه البائع بشحن البضائع المبيعة على متن سفينة يتفق عليها الطرفان فى عقد البيع أو فى إتفاق سابق[1] . وقد يتفق على أن يكون للمشترى تعيين السفينة التى تشحن فيها البضائع . ولا يعنى الأمر أن المشترى هو الذى يتولى إبرام عقد النقل البحرى، ففى كل فروض البيوع عند الوصول يتولى البائع إبرام العقد وإنما يحق للمشترى إختيار السفينة التى يتم فيها شحن البضائع المبيعة[2] .

وكان لهذا النوع من البيوع أهميته البالغة فى وقت كان المشترى يعتد بالسفينة وبمواصفاتها ليضمن سلامة وصول البضائع . لكن مع تطور فنون بناء السفن لم يعد للسفينة إعتبار جوهرى فى مجال النقل البحرى، على خلاف ما نشاهده حتى يومنا هذا فيما يتعلق بإستئجار السفن .

ومع ذلك قد تثور أهمية تعيين المشترى للسفينة إذا كان حريصاً على موعد إبحار سفينة معينة[3] . ويكون ذلك غالباً إذا كان النقل البحرى مرحلة من مراحل نقل البضائع التى يتسلمها المشترى فى ميناء الوصول ليعيد إرسالها إلى مكان آخر، فيكون تعيين السفينة سبيلاً للتنسيق بين مختلف مراحل النقل .

---

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٥٩٤ . قارن DE BOLLARDIERE، المرجع السابق، ص١ الذى يرى أن مكنة تعيين السفينة مقررة للبائع .

(٢) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٩٢ .

(٣) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٣ .

المطلب الثاني
البيع بسفينة غير معينة

البيـع بسفينة غير معينة هو ذلك البيع الذى يلتزم فيه البائع بنقل البضائع المبيعة إلى ميناء الوصـول فى مـيعاد معين[1] . فلا عبرة هنا للسفينة فى اتفاق الطرفين وإنما يتحدد زمن تسليم البضائع المبيعة إلى المشترى بميعاد محدد.

ومع تطور بناء السفن وزوال إعتبار السفينة بوجه عام يلجأ المتبايعان إذا ما اتفقا على بيع البضاعة عند الوصول إلى هذا النوع من البيوع[2]. فبيع البضائع بسفينة غير معينة أصبح الفرض الغالب للبيوع عند الوصول.

ويلاحظ فى هذا الفرض أن المشترى لا شأن لـه بإبرام عقد النقل البحرى كما لا شأن له بتعيين السفينة التى يتم بواسطتها نقل البضائع المبيعة. ويترتب على ذلك أن إفراز البضائع لا يتحقق إلا فى ميناء الوصول، وبالتالى فإنها تظل مملوكة للبائع أثناء النقل البحرى. ومؤدى ذلك أن تكون تبعة هلاكها على عاتق البائع بغض النظر عن التساؤل حول ما إذا كانت التبعة تدور حول إنتقال الملكية أو حول التسليم. فأيا ما كان الأمر فتبعة الهلاك تبقى على عاتق البائع.

وتجدر الإشارة إلى ما يكمن من إختلاف بين البيع بسفينة معينة والبيع بسفينة غير معينة فى حالة هلاك البضائع أثناء النقل البحرى: فى الفرض الثانى يلتزم البائع بإرسال بضائع أخرى من ذات أوصاف البضائع الهالكة، وذلك تطبيقاً لمبدأ عدم هلاك المثليات. أما فى الفرض الأول وحيث تكون البضائع قد أفرزت ابتداء فلا-التزام على البائع بإرسال بضائع أخرى[3].

---

(١) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٩٣.

(٢) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ٢٦٤.

(٣) CALAIS- AULOY, op. cit., p. 573 No 170.

الفصل الثالث

النقل البحرى للبضائع

تمهيد وتقسيم :

أ) أهمية النقل البحري للبضائع :

يأتى النقل فى طليعة صور الإستغلال التجارى للبيئة البحرية . ويعد نقل البضائع بوجه عام عصب حركة تداول الثروات، إذ لا يتأتى إنجاز المبادلات بين أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم الأمر نقل الأشياء من مكان لآخر(١) .

وتأتى أهمية إستغلال السفن فى نقل البضائع من إستئثارها كوسيلة نقل بقدرة فائقة على نقل الحمولات الضخمة التى يستعصى نقلها بالطائرات حتى المرحلة الراهنة من تطورها. كما أن السفن تسمح بالربط بين مكانين تفصل بينهما البحار والمحيطات مما يضفى عليها ميزة لا تتوافر فى وسائل النقل البرى، ومن هذه الزاوية يعد نقل البضائع بحراً السبيل الرئيسى لتنفيذ المبادلات السلعية الدولية مما يفسر الإهتمام التشريعى البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الوطنى أم على الصعيد الدولى(٢) .

ولقد تناول قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ النقل البحرى للبضائع بالتنظيم، وذلك فى المواد من ١٩٦ إلى ٢٤٧ . وعلى الصعيد الدولى تتنازع فى الوقت الراهن معاهدتان تنظيم عقود النقل البحرى الدولية: الأولى هى معاهدة سندات الشحن المبرمة فى بروكسل عام ١٩٢٤ ، والثانية هى اتفاقية الأمم المتحدة المبرمة فى هامبورج عام ١٩٧٨ ، والمعرفة باسم قواعد هامبورج، وهذه الأخيرة هى التى يلزم تطبيقها الآن فى مصر(٣) .

---

(١) محمد فريد العرينى: القانون التجارى، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٧ ، ص ١٢٤ ، ف ٦٢.

(٢) RODIERE: Droit marime, Précis op. cit., No, 282 - 284.

(٣) كمال حمدى: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع، عام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨ ، بند ٥ .

ب) تعريف عقد النقل البحري للبضائع :

لقد تولى المشرع المصرى تعريف النقل البحرى بوجه عام فى المادة ١٩٦ مـن هذا القانـون، وتنص المـادة المذكورة على أن «عقد النقل البحرى عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجرة».

ويتضح من ذلك أن الناقل البحرى للبضائع لا يختلف عن النقل البحرى للأشخاص إلا فى خصوص المحل الذى يرد عليه أداء النقل. فبينما يكون محل النقل فى الفرض الأول متمثلا فى بضائع يكون فى الفرض الثانى أشخاصا(١).

ونأخذ على تعريف المشرع المصرى لعقد النقل البحرى عدم تعيينه للعنصر الجوهرى فى هذا العقد. ذلك أنه يعرف النقل بنقل البضائع أو الأشخاص، وكان يتعين عليه إبراز معنى النقل وهو تغيير مكان البضائع أو الأشخاص(٢).

ويشير المشرع إلى أن النقل البحرى هو ذلك الذى يتم بالبحر. وبالتالى يكون العنصر المميز للنقل البحرى عن سائر صور النقل الأخرى المجال أو البيئة التى يتم فيها وهى البيئة البحرية. ولايشير المشرع بعد ذلك إلى ضرورة أن يتم النقل بحراً بواسطة سفينة. وإذا كان الأمر يرجع إلى أن السفينة هى أداة الملاحة البحرية وبالتالى هى اداة تغيير مكان البضائع عبر البحر إلا أن نقل البضائع قد يتم فى البيئة البحرية بواسطة منشآت لا يصدق عليها وصف السفينة. والمثال على ذلك نقل البضائع من ميناء إلى آخر بواسطة الزحافات الهوائية أو بواسطة المراكب(٣).

ويلاحظ أيضا على تعريف المشرع أنه لم يعـرض من أطـراف العقد إلا للناقل البحرى، وذلك لكى يشمل تعريفه للعقد الصور المختلفة لابرام عقود النقل سواء فى مجال نقل البضائع أو نقل الأشخاص.

---

(١) RODIERE, ABADIR et CHAO: Le transport des personnes dans la jurisprudence, Librairies Techniques, Paris, 1973, p. 2.

(٢) RODIERE: Droit maritime op. cit., No 326.

(٣) ذلك أن المركب – وهو أداة الملاحة النهرية – قد يقوم عرضا برحلة بحرية. فإن كان بغرض نقل البضائع عد العقد عقد نقل بحرى للبضائع.

كذلك نشير إلى أن المشرع جعل من عنصر الأجرة ركنا فى عقد النقل البحرى. والواقع أن النقل المجانى للبضائع متصور حدوثه من الوجهة العملية(١).

إلا أنه يترتب على تعريف المشرع للعقد إستبعاد النقل البحرى الذى يتم بدون مقابل نطاق تطبيق الأحكام الواردة فى قانون التجارة البحرية(٢).

وأخيراً يلاحظ على تعريف المشرع لعقد النقل البحرى شموله لكافة عمليات النقل دون الوقوف عند الإعتبارات الجغرافية أو السياسية. فالتعريف يشمل كلا من النقل الداخلى أى ذلك الذى يتم بين مينائين مصريين والنقل الدولى الذى يتم بين مينائين يقعان فى دولتين مختلفتين.

وخلاصة لما تقدم يمكن تعريف عقد النقل البحرى للبضائع بأنه عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل البحرى بتغيير مكان بضائع بطريق البحر مقابل أجرة.

تقسيم:

ونعرض لأحكام عقد النقل البحرى للبضائع من خلال ثلاثة مباحث: نتناول فى الأول إثبات العقد ، وفى الثانى آثاره ، وفى الثالث مسئولية الناقل البحرى .

المبحث الأول

إثبات عقد النقل البحري للبضائع

تقضى المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية بأن عقد النقل البحرى لا يثبت إلا بالكتابة. والحكم المتقدم يسرى على النقل البحرى بوجه عام أى سواء كان نقلاً للبضائع أو نقلاً للأشخاص.

---

(١) ومع ذلك نادراً ما يتحقق نقل البضائع بنية التبرع، وغالبا ما يقترن بثمة مصلحة كالدعاية لشركة الملاحة البحرية.

(٢) وجدير بالإشارة إلى أنه طبقًا للمادة ٢٠٨ من التقنين التجارى الصادر بالقانون رقم ١٧ لعام ١٩٩٩ لا يخضع نقل البضائع للأحكام الواردة به إلا إذا كان مقابل أجرة . ويترتب على ذلك خضوع النقل المجانى للقواعد العامة فى العقد .

وفى مجال نقل البضائع بحراً ليس ثمة ما يمنع من إفراغ العقد فى وثيقة خاصة يتم إثبات العقد بها. إلا أن الصك الذى يصدره الناقل البحرى إلى الشاحن عند تسلم البضائع منه - ويعرف بسند الشحن البحرى - يلعب دوراً جوهرياً فى إثبات العقد، بل أن دوره يتجاوز مجرد الإثبات إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذا الصك لتمثيل سند الشحن البضائع فيجوز تداولها بتداوله ويقرر لحامله الشرعى حق إستلام البضائع من الناقل البحرى فى ميناء الوصول(١).

وتعظم أهمية سند الشحن عند إختلاف الشخص الذى يرسل البضائع وهو الشاحن عن الشخص الذى يتسلمها من الناقل البحرى بعد تمام النقل ويسمى فى هذا الفرض بالمرسل إليه.

وهناك دائماً علاقة أصلية سابقة على عقد النقل البحرى للبضائع تربط بين الشاحن والمرسل إليه، غالباً ما تكون ناشئة عن أحد البيوع البحرية كما سنرى. تلك العلاقة هى التى تبرر إرسال الشاحن البضاعة إلى المرسل إليه(٢).

وإزاء تدخل المرسل إليه على هذا النحو تزداد أهمية سند الشحن البحرى.

ونتناول تباعاً إصدار سند الشحن وبياناته ونسخه وشكله وحجيته فى الإثبات.

أولاً: إصدار سند الشحن البحري:

تنص المادة ١٩٩ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن سند الشحن يصدره الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسليم البضائع.

ويتضح من ذلك أن الناقل لا يكون ملزما بإصدار سند الشحن البحرى إلا إذا طالبه الشاحن بذلك. فلا شك أن للشاحن مصلحة فى الحصول على سند الشحن حتى يتعرف على شروط النقل البحرى المدرجة به، ويكون بيده الدليل على إستلام الناقل للبضائع، وأخيراً يستطيع أن يفيد من دور سند الشحن فى تمثيل

---

(١) مصطفى كمال طه: أصول القانون البحرى، ف ٤٠٧.

(٢) مصطفى الجمال ، المرجع السابق ، ق ٢٥٣ .

البضائع أو إرساله إلى المرسل إليه لكى يتمكن من إستلام البضائع فى ميناء الوصول(١).

ومع ذلك يلاحظ أنه من صالح الناقل البحرى أيضاً صدور سند الشحن، إذ لا يمكن إثبات عقد النقل البحرى للبضائع إلا بموجب دليل كتابى كما ذكرنا. ولذلك إستوجب المشرع صدور سند الشحن من نسختين على الأقل كما سنعرض فيما بعد.

ثانياً: بيانات سند الشحن البحري:

تتضمن المادة ٢٠٠ من قانون التجارة البحرية تعداداً للبيانات التى يجب ذكرها على وجه الخصوص فى سند الشحن. وبالتالى إذا كان يجب ذكر البيانات المنصوص عليها قانوناً فى سند الشحن إلا أنه يجوز للطرفين النص على بيانات أخرى فيه(٢).

ويشمل تعداد المشرع جميع البيانات اللازمة لتعيين عناصر العقد الأساسية. وهذه البيانات هي:

(أ) إسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم

(ب) صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وعلى الأخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعة عليها وحالتها الظاهرة بما فى ذلك حالة الأوعية الموضوعة فيها.

(جـ) إسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه.

(د) إسم الربان.

(هـ) ميناء الشحن وميناء التفريغ.

---

(١) مصطفى الجمال: المرجع السابق، ف ١٨٤ وما بعدها.

(٢) وأهم هذه البيانات المضافة هو بيان الشخص الواجب إخطاره بوصول السفينة إذا اتفق على ذلك وإلا لم يكن الناقل ملزما بالإخطار كأصل عام. أنظر حكم محكمة النقض المصرية فى الطعن رقم ٢٥٦٦ لسنة ٥٢ق، جلسة ١٩٨٨/١/٢٥.

(و) أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها.

(ز) مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التى حررت منه.

(ح) حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجرى بهذه الكيفية.

ولم يعرض المشرع المصرى للجزاء الذى يترتب على تخلف بعض هذه البيانات. ولكن من المقرر إنه لا يترتب على ذلك بطلان سند الشحن البحرى أو بطلان عقد النقل البحرى للبضائع. ذلك أن الكتابة لا تشترط لتكوين العقد وإنما هى شرط لإثباته فحسب، كما أن هناك حقوقا تتعلق للغير على البضائع المنقولة مما لا يجوز معه القول بعدم جواز الإحتجاج بما ورد فيه من بيانات لتخلف بعض البيانات التى أوجب القانون ذكرها على وجه الخصوص(١).

وإنما لاشك فى أن تخلف بعض هذه البيانات يؤدى إلى الإنتقاص من قيمة سند الشحن كدليل إثبات، إذ يصعب إثبات مالم يشمله سند الشحن من بيانات فى أغلب الأحوال(٢). فعلى سبيل المثال إذا أغفل الناقل البحرى إثبات الحالة الظاهرة للبضائع فى سند الشحن يدق إثبات إنه تسلمها وبها عيب يعتريها وذلك سواء فى علاقته بالشاحن أو المرسل إليه أو الغير.

ثالثاً: نسخ سند الشحن البحري

يجب التنويه منذ البداية أن الناقل البحرى لا يصدر سوى سند شحن واحد عن كل عقد نقل يبرمه مع الشاحن. وإن تعددت نسخ سند الشحن فلا نكون إلا بصدد عقد نقل واحد وسند شحن واحد، ولو كانت جميع نسخه نسخاً أصلية.

وتنص المادة ٢٠٢ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن سند الشحن يحرر من نسختين. وحكمة ذلك أن العقد لا يمكن إثباته إلا بالكتابة، ويعد سند الشحن دليل الإثبات الكتابى الجوهرى فى مجال نقل البضائع بحراً، فيجب توافر هذا الدليل لدى طرفى العقد: الناقل البحرى والشاحن.

---

(١) مصطفى الجمال، المرجع السابق، ف ١٧٧.

(٢) جلال وفاء محمدين: المرجع السابق، ص ٢٤٨.

ويحتفظ الناقل البحرى بإحدى هاتين النسختين، ولا يتعدى دورها إثبات الناقل البحرى للعقد بواسطتها، ويوجب المشرع ذكر بيان بها يفيد عدم قابليتها للنزول عنها. ذلك أن سند الشحن البحرى يمثل البضائع المنقولة، فيجوز تداولها بتداول سند الشحن ذاته. إلا أن ملكية البضاعة تثبت لمتلقى خدمة النقل وهو وحده الذى يحق له التصرف فى البضائع. ومنعا لحدوث أى إشكال أو نزاع يجب ذكر عدم جواز تداول نسخة سند الشحن الخاصة بالناقل البحرى(١). ولا يعتد بأى إدعاء من قبل حامل هذه النسخة فى مواجهة الحامل الشرعى لسند الشحن.

أما النسخة الثانية الخاصة بالشاحن فإن المادة ٢٠٢ فقرة ثانية من القانون تنص على توقيعها من قبل الناقل أو من ينوب عنه. ويجب أن يتم التوقيع بالكتابة أو بأى وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة كالتوقيع بالخاتم الخاص بشركة الملاحة الناقلة.

وتخول النسخة الموقعة من الناقل أو من ينوب عنه حاملها الشرعى الحق فى تسلم البضائع والتصرف فيها(٢). ويتحدد شخص الحامل الشرعى على ضوء شكل سند الشحن كما سنعرض فيما يلى.

رابعاً: شكل سند الشحن البحري:

تقضى الفقرة الأولى من المادة ٢٠٣ من قانون التجارة البحرية بأن سند الشحن يحرر بإسم شخص معين أو لأمره أو لحامله. وعلى ضوء شكل سند الشحن على هذا النحو يتحدد شخص الحامل الشرعى له طبقاً لما تقضى به المادة ٢٠٤ من القانون. ومؤدى ذلك أن سند الشحن إما أن يكون إسمياً وإما أن يكون إذنياً وإما أن يكون لحامله.

---

(١) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No. 349.

(٢) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٤٨.

(أ) سند الشحن الإسمي:

إذا صدر سند الشحن بإسم شخص معين كان إسمياً. وفى هذه الحالة إما أن يكون صادراً بإسم الشاحن نفسه إما أن يحدد الشاحن إسم المرسل إليه الذى يتسلم البضائع فى ميناء الوصول.

ويترتب على إسمية سند الشحن عدم جواز النزول عنه إلا بإتباع القواعد المقررة بشأن حوالة الحق. وهذا ما تقضى به المادة ٢٠٣ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية. ومؤدى ذلك وجوب مراعاة الأحكام الواردة فى القانون المدنى المتعلقة بحوالة الحق المدنية عند التنازل عن السند الإسمى(١).

ولكن يراعى فى ذلك أن الفقرة الرابعة من المادة ٢٠٣ تجيز النص فى سند الشحن على حظر حوالته أو تداوله. وقد يتضمن السند الإسمى مثل هذا الحظر سواء كان سند الشحن صادراً بإسم الشاحن أو بإسم المرسل إليه، وإن كان الفرض الغالب لإيراد هذا الشرط يكون فى حالة صدور السند بإسم الشاحن.

وليس ثمة ما يمنع من إدراج الحظر المتقدم بمناسبة حوالة الحق الثابت فى سند الشحن، ويترتب على ذلك أن المحال إليه لا يجوز له النزول عن السند بعد حوالته إليه.

ويعتبر حاملاً شرعياً للسند الإسمى الشخص المبين إسمه فيه أو المحال إليه بموجب حوالة حق روعيت فيها الأحكام الواردة فى القانون المدنى(٢).

(ب) سند الشحن الإذني:

إذا صدر سند الشحن لإذن شخص معين كان السند إذنياً. ويترتب على ذلك أنه يجوز تداول سند الشحن عن طريق التظهير أى الكتابة على ظهر سند الشحن بما يفيد نقل الحق الثابت فيه إلى شخص آخر أو لإذنه.

وتحيل المادة ٢٠٣ فقرة ثالثة من قانون التجارة البحرية فى شأن التظهير

---

(١) على البارودى: المرجع السابق، ف ١٢٧.

(٢) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 381

إلى أحكام قانون التجارة، أى أحكام التقنين التجارى فى شأن تظهير الأوراق التجارية الإذنية. ومؤدى ذلك أن تترتب الآثار القانونية على تظهير سند الشحن التى تترتب بوجه عام على تظهير الأوراق التجارية.

ومع ذلك أكد المشرع البحرى بشأن التوقيع على بياض على أن مجرد توقيع حامل سند الشحن يعتبر بمثابة تظهير ناقل للملكية.

ويمكن بمناسبة عملية التظهير النص فى سند الشحن على عدم جواز تداوله بعد ذلك. وفى هذه الحالة يكون إسم المظهر إليه ثابتاً فى السند ولا يجوز له إعادة تظهيره مرة أخرى.

ويعتبر حاملاً شرعيا لسند الشحن الإذنى المظهر إليه الأخير إن ذكر فيه إسم المظهر إليه أو حامل السند إذا تم تظهيره على بياض(١).

(جـ) سند الشحن لحامله:

ذكرنا أن سند الشحن البحرى يمثل البضاعة، وبالتالى يمكن تداولها عن طريق تداول سند الشحن. وقد يحدث أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها وفى نيته بيعها وهى فى الطريق أى أثناء النقل. وفى مثل هذه الحالة لا يكون فى وسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذى يتسلم البضائع عند الوصول بعد شرائها من الشاحن. وقد لا يرتضى الشاحن إصدار سند الشحن بإسمه حتى لا يضطر إلى إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية إذا ما أراد التصرف فى البضاعة المنقولة. ولذلك يتفق مع الناقل البحرى على إصدار سند الشحن لحامله(٢).

وبالتالى يعتبر حاملاً شرعيا لسند الشحن لحامله الشخص الذى يحوز السند،

---

(١) Cour d' appel de Paris, 5° chambre A, 14 novembre 1988, DMF, No 485, août 1989, p. 435.

(٢) وجدير بالإشارة إلى أن ذيوع التسليم بموجوب أذون تسليم البضائع أدى إلى ندرة اللجوء إلى إصدار سندات شحن لحاملها.

وهو الذى يكتسب فى مواجهة الناقل البحرى صفة المرسل إليه فيجوز له بموجب السند تسلم البضائع[1].

خامساً: حجية سند الشحن البحري في الإثبات:

رأينا أن سند الشحن البحرى لا يلعب دوره فى الحدود الضيقة للعلاقة بين الناقل البحرى والشاحن. فكثيرا ما يتدخل طرف ثالث فى تنفيذ عقد النقل هو المرسل إليه. كذلك قد تتعلق بعض الحقوق المرتبطة بتنفيذ عقد النقل البحرى لأشخاص من الغير، كشركة التأمين التى تعوض الشاحن أو المرسل إليه عن الهلاك أو التلف الذى لحق بالبضائع أثناء نقلها، فتحل محل المضرور فى الرجوع على الناقل البحرى بالمسئولية[٣].

يجب بالتالى التمييز بين حجية سند الشحن البحرى فى الإثبات فى العلاقة بين الناقل البحرى والشاحن وحجيته فى الإثبات فى مواجهة الغير.

(أ) حجية بيانات سند الشحن في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن:

يرد أداء الناقل البحرى الرئيسى بالنقل على البضائع. وتدور جل أحكام النقل البحرى حول هذا العنصر، وخاصة فيما يتعلق بإثارة مسئولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذى يلحقها أثناء النقل أو التأخير فى نقلها. ومن هنا تأتى أهمية تحديد أوصاف البضائع ،وذكر بيان حالتها الظاهرة فى سند الشحن.

وحيث أن الشاحن هو الذى يدلى بهذه الأوصاف فلا أقل من إعتباره مسئولا عن صحة البيانات الخاصة بها التى يقدمها للناقل. ومتى ثار الفرض الذى لا يتطابق فيه ما ورد فى سند الشحن من بيانات مع حقيقة الوضع إستحال تقرير حجية مطلقة لهذه البيانات فى الإثبات حتى فى العلاقة بين الناقل البحرى والشاحن[٣].

---

(١) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٢٧.

(٢) أنظر فى ذلك:

NICOLAS: La subrogation légale et la théorie du connais sement, DMF, No 487, octobre 1989, p. 563.

(٣) Cassation Commerciale, 20 décembre 1988, DMF, No489, décembre 1989, p. 699.

ويجب أن تكون البيانات المقدمة مطابقة لحقيقة أوصاف البضائع وحالتها، ويجوز للناقل البحرى إبداء تحفظات على قيدها فى سند الشحن إن كانت لديه أسباب جدية للشك فى صحتها أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها. ويجوز للناقل ذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات فى سند الشحن.

كذلك توجب الفقرة الثانية من المادة ذاتها على الشاحن إذا كانت البضاعة خطرة أو قابلة للإلتهاب أو الإنفجار أن يخطر الناقل بذلك، وأن يضع بيانا على البضاعة للتحذير من خطورتها وبياناً بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعاً.

وتقرر المادة ٢٠٦ من القانون مسئولية الشاحن قبل الناقل عن تعويض الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضاعة ولو تنازل عن سند الشحن إلى الغير.

ولكن ما من شك أن ورود تحفظات على البيانات المتعلقة بالبضائع فى سند الشحن البحرى يعوق تداوله، لإنه يجعل الغير فى ريبة من أمر البضائع فيرفض تملكها(١) . لذلك قد يتفق الشاحن والناقل البحرى على إصدار سند الشحن خال من أية تحفظات، وهذا ما يعرف بسند الشحن النظيف Connaissement net . ولكن سند الشحن النظيف لا يجعل الناقل البحرى فى مأمن من رجوع الغير عليه، وخاصة المرسل إليه. ولذلك يشترط الناقل البحرى الحصول على ما يعرف بخطاب الضمان Lettre de garantie وهو يتضمن اتفاقا على تعويض الناقل البحرى عن الاضرار التى تلحق به من جراء إصدار سند الشحن خالياً من أى تحفظ على البيانات الواردة فيه. وقد أقرت المادة ٢٠٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية صحة مثل هذا الاتفاق.

وحيث أن سند الشحن البحرى هو الدليل الكتابى الرئيسى على إبرام عقد النقل البحرى للبضائع فإن لبياناته حجية فى إثبات عناصر العقد وحقوق الأطراف والتزاماتهم الناشئة عنه.

---

(١) RODIERE: Droit maritime, op. cit, No 343.

وفى ذلك تقرر المادة ٢١٠ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية أن سند الشحن يعد دليلاً على الأمور التالية:

(١) تسلم الناقل البحرى البضائع من الشاحن بالحالة المبينة به.

(٢) إذا طلب الشاحن من الناقل أو ممن ينوب عنه وضع بيان على السند يفيد حصول الشحن فعلاً على سفينة أو سفن معينة مع بيان تاريخ الشحن، وذلك تطبيقاً للمادة ١٩٩ فقرة رابعة من القانون، فإن البيان المذكور يعد دليلاً على شحن البضاعة فى السفينة أو السفن المعينة فى البيان وفى التاريخ المذكور فيه.

(٣) يعد سند الشحن حجة فى إثبات البيانات التى يشتمل عليها.

(ب) حجية بيانات سند الشحن في مواجهة الغير:

تؤكد المادة ٢١٠ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية أن لسند الشحن حجيته ليس فيما بين الناقل والشاحن فحسب وإنما بالنسبة إلى الغير أيضا.

وبالتالى يفيد سند الشحن فى إثبات تسلم الناقل للبضائع وإثبات شحنها فى التاريخ المدون بها، وذلك فى مواجهة الغير التى تنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ عقد النقل البحرى للبضائع. كما أن لبيانات سند الشحن وما قد يرد فيه من تحفظات حول البضائع المشحونة حجيتها فى الإثبات فى مواجهة الغير.

ولسند الشحن البحرى حجية قاطعة فى الإثبات فى مواجهة الغير، بشرط أن يكون الغير حسن النية. والمقصود بحسن النية الجهل بالدلالة النسبية للبيانات الواردة فى سند الشحن. ويتعين على الناقل أو الشاحن إقامة الدليل على إنتفاء حسن نية الغير.

ويقصد بالغير كل شخص لم يكن طرفاً فى إبرام عقد النقل البحرى وتنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، مما يترتب عليه إمكانية التمسك بما ورد فى سند الشحن البحرى من بيانات.

وبما أن الغير أجنبى عن عقد النقل البحرى للبضائع فإن العقد يعد بمثابة

واقعة بالنسبة إليه. ومؤدى ذلك جواز إثبات خلاف ما هو وارد به من بيانات بكافة طرق الإثبات. ولذلك يكون الناقل البحرى أو الشاحن مقيدا بما ورد بالسند فى مواجهة الغير ما لم يكن سئ النية. أما الغير وإن كان له التمسك بما ورد بالسند من بيانات فى مواجهة الناقل البحرى إلا أنه يستطيع إقامة الدليل بكافة طرق الإثبات على خلاف ما ورد به. ويستوى فى ذلك أن يكون الغير حسن النية أو سئ النية(١).

ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للناقل البحرى إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت فى سند الشحن فى مواجهة المرسل إليه حسن النية. أما المرسل إليه فيستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت فى سند الشحن بكافة طرق الإثبات.

إلا أنه يلاحظ أن المشرع يتحفظ فى حالة تركيز صفتى الشاحن والمرسل إليه فى شخص واحد ولا يجيز إعتبار المرسل إليه فى هذه الحالة من الغير. فعلى سبيل المثال قد يصدر سند الشحن لأمر شخص محدد، ثم تتوالى التظهيرات الناقلة للملكية الواردة عل السند حتى يتم تظهيره أخيرا لسبب أو لآخر إلى الشاحن. ويتوجه الشاحن بوصفه حاملاً شرعيا لسند الشحن البحرى لإستلام البضائع من الناقل البحرى.

لكن مبررات إعتبار المرسل إليه بوجه عام من الغير لا تتوافر فى حالة إستلام الشاحن ذاته للبضائع وإن كان ذلك بوصفه مرسلاً إليه، وبالتالى يخضع الإحتجاج بسند الشحن للأحكام المتعلقة بحجية سند الشحن فى الإثبات فى العلاقة بين الناقل البحرى والشاحن(٢).

وإتساقاً مع هذه القواعد فى شأن الإحتجاج بسند الشحن البحرى فى مواجهة الغير تنص المادة ٢٠٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على عدم جواز

---

(١) قارن جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٥٥.

(٢) ويلاحظ فى هذا الصدد أنه بفرض إعتبار الشاحن مرسلا إليه ينتفى فيه شرط حسن النية. ومع ذلك يحول النص دون التحايل على أحكام القانون.

الإحتجاج بخطاب الضمان فى مواجهة الغير الذى لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات.

وكذلك تنص الفقرة الثانية من المادة ٢٠٧ على إعتبار المرسل إليه الذى صدر السند بإسمه أو لأمره من الغير فى حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه. وبالتالى لا يجوز للناقل البحرى الإحتجاج بخطاب الضمان قبل المرسل إليه الذى لم يكن يعلم بوجوده وقت أن حصل على سند الشحن واصبح حاملاً شرعياً له. ولا يستثنى من ذلك سوى حالة تركيز صفتى الشاحن والمرسل إليه فى شخص واحد.

المبحث الثاني

آثار عقد النقل البحري للبضائع

يرتب عقد النقل البحرى التزامات على عاتق طرفيه: الناقل البحرى والشاحن. ولقد رأينا أن تنفيذ بعض هذه الإلتزامات قد يشهد تدخل شخص ثالث هو المرسل إليه، ويكون ذلك فى ميناء الوصول عند إستلام البضائع من الناقل البحرى. وبالتالى إذا كنا سنعرض لإلتزامات الناقل من جانب والتزامات الشاحن من جانب آخر يجب ألا يغيب عن البال دور المرسل إليه فى تنفيذ هذه الإلتزامات.

المطلب الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع

جوهر النقل البحرى للبضائع هو تغيير مكانها بحراً بواسطة سفينة غالباً. ويقتضى ذلك أن تكون هناك سفينة معدة على نحو يسمح بإنجاز عملية النقل، تتواجد فى ميناء القيام أى ميناء الشحن. وفى هذا الميناء يتسلم الناقل البحرى البضائع من الشاحن، ويقوم بشحنها فى السفينة، ويتولى رصها فى عنابرها ما لم يكن الشحن يتم على سطحها. وتستطيع السفينة بعد ذلك الإبحار تنفيذاً لمهمة الناقل بتغيير مكان البضائع، ويتعين عليه المحافظة عليها أثناء النقل حيث لا

سلطان للشاحن عليها بعد تسليمها إلى الناقل. وعند بلوغ السفينة ميناء الوصول ورسوها به يتم تفريغ البضائع منها وتسليمها إلى الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال.

ويتضح من ذلك أن عقد النقل البحرى للبضائع يرتب عدة التزامات على عاتق الناقل البحرى، تفرض عليه أداءات محددة. وتيسيراً للعرض سوف نقسم هذه الإلتزامات بحسب مراحل إنجاز عملية النقل على ضوء المكان الذى تتم فيه أداءات الناقل بين ميناء الشحن ومرحلة الرحلة البحرية بمعناها الفنى والملاحى وميناء الوصول.

أولاً: التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن:

تشمل هذه المرحلة من مراحل إنجاز عملية النقل البحرى الإلتزام بإعداد السفينة والإلتزام بإستلام البضائع وشحنها ورصها فى السفينة.

(أ) إعداد السفينة لإنجاز النقل البحري:

إذا كان الناقل البحرى يتعهد بنقل البضائع بواسطة سفينة فيجب أن تكون صالحة لإنجاز عملية النقل. وهناك شروط وأوصاف فنية يجب أن تتوافر فى السفينة لأجل تأمين أمنها وسلامتها حفاظاً على الأرواح والأموال الموجودة عليها. وتفرض الدولة رقابة صارمة على توافر هذه الشروط والأوصاف على نحو دائم(١).

ومع ذلك تفرض المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحرية التزاماً على عاتق الناقل البحرى بإعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التى تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها.

ويتضح من ذلك أن المشرع لا يكتفى بفرض التزام على عاتق الناقل

---

(١) CHAO: Navire, Encyclopédie Dalloz Commercial, 1974, No 60 - 61.

البحرى بإنجاز عملية النقل والمحافظة على البضائع المنقولة، وإنما يحرص على تأكيد وجوب إعداد سفينة صالحة للملاحة ولتنفيذ النقل على نحو يسمح بالمحافظة على البضائع، وذلك بوصفه التزاماً يقع على عاتق الناقل البحرى فى مواجهة الشاحن.

(ب) إستلام البضائع من الشاحن:

يتعين على الناقل البحرى إستلام البضائع من الشاحن. وتعتبر واقعة الإستلام بداية النطاق الزمنى للنقل البحرى والذى على ضوئه تتحدد مسئولية الناقل البحرى عن الهلاك والتلف الذى يلحق بالبضاعة.

وعند الإستلام يتعين على الناقل البحرى إصدار سند الشحن إذا طالبه الشاحن بذلك. ويمكن الإستعاضة عنه بتسليم الشاحن إيصال تسلم البضائع إذا تم قبل شحنها أو تعيين السفينة التى سوف تشحن فيها البضائع(١).

ويتم إستلام البضائع فى ميناء الشحن وفى الموعد المتفق عليه. ويمكن الإتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحرى فى خارج حدود الميناء كالإتفاق على تسليمها فى مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو فى مكتبه أو مقره. وفى هذه الحالة يتعين على الناقل البحرى القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيداً لشحنها فى السفينة. ويدخل هذا النقل فى إطار النقل البحرى من حيث تطبيق أحكام مسئولية الناقل البحرى(٢). لذلك يندر الإتفاق على إستلام الناقل للبضائع فى خارج حدود الميناء، خاصة أن الأمر قد يقتضى إتخاذ بعض الإجراءات الإدارية والجمركية التى يعزف الناقل البحرى عن تحمل تبعاتها.

وجدير بالإشارة إلى أن واقعة الإستلام تتحدد على ضوء الإلتزام بشحن البضائع فى السفينة. فالأصل كما سنرى أن هذا الإلتزام يقع على عاتق الناقل

---

(١) وذلك تطبيقاً للمادة ١٩٩ من قانون التجارة البحرية.

(٢) أحمد حسنى: النقل البحرى الدولى للبضائع والحوادث البحرية، منشأة المعارف ، الإسكندرية، ١٩٨١، ف ٣١.

البحرى. ولكن يجوز الإتفاق على خلاف ذلك[١]، وفى هذه الحالة لا يتحقق إستلام الناقل البحرى للبضائع إلا وهى على ظهر السفينة.

(جـ) شحن البضائع في السفينة:

نعرض لنطاق الالتزام بشحن البضائع بوجه عام ثم نعرض للحكم الخاص بشحن البضائع على سطح السفينة.

١- نطاق الالتزام بالشحن :

تقضى المادة ٢١٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية بأن الناقل يلتزم بشحن البضائع فى السفينة مالم يتفق على غير ذلك. ومؤدى ذلك أن التزام الناقل البحرى بالشحن لا يتعلق بالنظام العام وبالتالى يجوز الإتفاق على أن يتحمل الشاحن عبء شحن البضائع فى السفينة.

وفى كل الأحوال لا يتولى الناقل البحرى أو الشاحن تنفيذ الشحن مادياً بنفسه، وإنما يتولاه المقاول البحرى أى مقاول الشحن والتفريغ.

وإذا تضمن سند الشحن شرطاً يقضى بالتزام الشحن بإتمام شحن البضائع فعادة ما يقترن هذا الشرط بإتفاق آخر على توكيل الناقل البحرى فى التعاقد مع المقاول البحرى. ويترتب على ذلك أن الناقل يستطيع إنجاز الشحن بالكيفية التى يراها ملائمة وتحت إشرافه مع نقل تبعة المخاطر التى قد تنجم عنه بالإضافة إلى أعبائه المالية إلى الشاحن[٢].

٢- شحن البضائع على سطح السفينة:

تعترض السفينة أثناء الرحلة البحرية ظروف طبيعية وأحوال جوية قد تصيب البضائع بأضرار بالغة إذا ما تم شحنها على سطح السفينة. إذ فى الحالة تكون البضائع معرضة لأشعة الشمس والرطوبة والأمطار والرياح وموج البحر فى حالة هياجه وإندفاع أمواجه إلى سطح السفينة. وقد تلحق هذه

---

(١) المادة ٢١٥ فقرة١ من قانون التجارة البحرية.

(٢) محمود سمير الشرقاوى: القانون البحرى، ف ٢٢٦.

العناصر الطبيعية بالبضائع أضرارا بالغة اذ يمكن أن تتعرض للتلف إن لم يكن للهلاك(١).

ولذلك يكون الأصل أن يتم شحن البضائع فى عنابر السفينة حيث تكون بمأمن من التأثر بالأحوال الجوية والظروف الطبيعية، ويكون الناقل البحرى مسئولاً عن الأضرار التى تلحق بالبضائع فى حالة شحنها على سطح السفينة.

والقاعدة العامة التى تضعها المادة ٢١٦ من قانون التجارة البحرية هى عدم جواز شحن البضائع على سطح السفينة، مما يتأكد معه مسئولية الناقل البحرى عن الأضرار التى تلحق البضائع بسبب شحنها بهذه الكيفية.

إلا أن هذه القاعدة يرد عليها ثلاثة إستثناءات:

(١) الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية: تستثنى المادة ٢١٦ من نطاق أحكامها النقل الذى يتم بين الموانى المصرية.

(٢) الإذن الكتابى من الشاحن: إذ أذن الشاحن للناقل البحرى بشحن البضائع على سطح السفينة يجوز للناقل شحنها بهذه الكيفية دون معقب عليه.

(٣) الزام الناقل البحرى بالشحن على سطح السفينة: يستطيع الناقل البحرى شحن البضاعة على سطح السفينة ولو دون إذن كتابى من الشاحن إذا كان ملزما بالشحن بهذه الكيفية إما بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن وإما إذا إقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية. والمثال على ذلك ما يجرى عليه العرف من شحن الأخشاب ذات الأحجام الكبيرة على سطح السفينة. وجدير بالإشارة إلى أن الناقل البحرى يكون ملزما بمراعاة ما يقضى به القانون أو يجرى به العرف من حيث

---

(١) حول تأثير شحن البضائع على سطح السفينة فى مسئولية الناقل البحرى أو الناقل البرى متى كانت الرحلة البحرية إحدى مراحل النقل أنظر:

ACHARD: Transport en pontée, paramount clauses et article 2 para. 1 de la CMR, DMF, No 482, avril- mai 1989, p. 219.

إتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع المشحونة على سطح السفينة(١).

(د) رص البضائع:

يقصد برص البضائع بالسفينة ترتيبها وتنظيمها فى العنابر المخصصة لها أو على سطح السفينة. وبالتالى فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضائع فى السفينة على نحو يأمنها من الهلاك أو التلف.

وتقضى المادة ٢١٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية بأن الناقل البحرى يلتزم برص البضائع بالسفينة.

ولا يرتبط رص البضائع بغية المحافظة عليها فحسب، وانما رص البضائع على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع إنجاز الرحلة البحرية في سلام. فالأمر يتعلق أيضاً بمصالح الناقل البحرى ومصالح الشاحنين الآخريين(٢).

ومن الوجهة العملية تتم عملية الرص تحت إشراف الربان، وقد يتولاها الملاحون ذاتهم أو تابعون آخرون للمجهز يقتصر دورهم على رص البضائع دون أن يمتد إلى مصاحبة السفينة أثناء الرحلة البحرية.

ثانياً: التزامات الناقل البحري للبضائع في مرحلة الرحلة البحرية:

إذا تم إعداد السفينة فى ميناء الشحن وإستلم الناقل البحرى البضائع وتم شحنها فيها ورصها فى العنابر أو على سطحها، أصبحت السفينة متأهبة للسفر.

ومن خلال إنجاز الرحلة البحرية يتحقق تنفيذ التزام الناقل البحرى بنقل البضائع أى تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. ويجب على الناقل البحرى المحافظة على البضائع المنقولة أثناء الرحلة.

---

(١) GAILET: Etude de la notion de responsabilité dans le cas d'un chargement de marchandises en pontée, DMF, 285, septembre 1972, p. 519.

(٢) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No, 352.

(أ) التزام الناقل البحري بالنقل:

تنص المادة ٢١٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن الناقل يلتزم بنقل البضائع، أى توصيلها إلى ميناء الوصول.

والتزام الناقل هذا التزام بتحقيق نتيجة، إذ يجب عليه توصيل البضاعة كاملة وسليمة وفى الميعاد، مما يترتب عليه مسئوليته فى حالة هلاكها أو تلفها أو التأخير فى وصولها(١).

(ب) التزام الناقل البحري بالمحافظة علي البضائع:

تنص المادة ٢١٥ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية على أن الناقل البحرى يلتزم بالمحافظة على البضائع التى تشحن فى السفينة.

ويعد التزام الناقل البحرى بالمحافظة على البضائع أثناء النقل من أهم الإلتزامات التى تشغل ذمته، إذ يكون مسئولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل ما لم يكن الأمر راجعاً إلى سبب أجنبى.

ولا يلتزم الناقل البحرى بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية بمعناها الفنى وإنما يبدأ هذا الإلتزام من لحظة إستلامه البضائع من الشاحن ويمتد حتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول(٢).

ويفرض الإلتزام بالمحافظة على البضائع أعباء عديدة على الناقل البحرى كأن يعيد رص البضائع إذا إنتقلت من مكانها بسبب إهتزاز السفينة، أو يوفر لها سبل التهوية اللازمة، أو يحفظ درجة الحرارة الملائمة للعنابر(٣). أو يتأكد من إحكام تغليف البضائع على إثر بعض الأحداث، أو إتباع تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات الحية، أو مراعاة البيانات الواردة على البضائع الخطرة بشأن كيفية الوقاية منها.

---

(١) المادتان ١/٢٢٧ و ١/٢٤٠ من قانون التجارة البحرية.

(٢) قارن جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٥٩.

(٣) Cassation Commerciale, 16 février 1976, DMF, No 332, août 1976, p. 490.

ثالثاً: التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الوصول:

إذا وصلت السفينة إلى الميناء المتفق عليه يلتزم الناقل البحرى بتفريغ البضائع من على السفينة ويقوم بتسليمها إلى المرسل إليه.

(أ) تفريغ البضائع:

طبقا للمادة ٢١٥ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية يلتزم الناقل بتفريغ البضائع ما لم يتفق على غير ذلك. الأصل اذن أن تتم عملية التفريغ على نفقه الناقل البحرى وتحت مسئوليته. فالناقل يتعاقد مع المقاول البحرى ويتحمل بالتالى تبعة الأخطاء التى قد يرتكبها هو أو تابعوه. وتندرج مسئولية الناقل البحرى هذه فى إطار مسئوليته عن ضمان هلاك أو تلف البضائع بوصفه ناقلاً بحرياً.

ولا يعتبر التزام الناقل بالتفريغ متعلقاً بالنظام العام إذ يجوز للطرفين الإتفاق على أن يتحمل الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال عبء الإلتزام بالتفريغ. ويصدق ما سبق أن عرضنا له بخصوص الإلتزام بالشحن على الإلتزام بالتفريغ: فغالبا ما تتضمن سندات الشحن البحرية شرطا نمطياً يقضى بتحمل المرسل إليه للتفريغ بموجب ما يسمى بشرط التسليم تحت الروافع[١]. وفى هذه الحالة يتحقق تسليم البضائع إلى المرسل إليه قانونا بمجرد خروجها من عنابر السفينة أو إعلام الربان إستعداده لتفريغها من على سطح السفينة.

ويقترن الشرط المتقدم عادة بتوكيل الناقل البحرى فى التعاقد مع المقاول البحرى، ويرتبط ذلك بتكليف وكيل السفينة بإستلام البضائع نيابة عن المرسل إليه.

(ب) تسليم البضائع:

آخر التزامات الناقل البحرى الناشئة عن عقد النقل البحرى للبضائع هو تسليم البضائع إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول. والتسليم واقعة قانونية ينتهى

---

(١) محمود سمير الشرقاوى، المرجع السابق، ف ٢٢٦.

بها تنفيذ عقد النقل البحرى[1]. ومؤدى ذلك أن مسئولية الناقل البحرى عن هلاك أو تلف البضائع تظل قائمة إلى أن يتم تسليمها إلى المرسل إليه. كما يمكن إثارة مسئولية الناقل البحرى عن التأخير فى تسليم البضائع.

المطلب الثاني

التزامات الشاحن

مشروع النقل البحرى مشروع رأسمالى يستهدف منه الناقل البحرى تحقيق الربح من خلال تقديم خدمات النقل. ويترتب على ذلك أنه متى تم إبرام عقد النقل وجب تمكين الناقل من تقديم خدمة النقل والوفاء بمقابل هذه الخدمة إلى الناقل.

ويترتب على ذلك أن ينشأ على عاتق الشاحن التزامان رئيسيان: يتمثل الأول فى تسليم البضائع إلى الناقل حتى يتمكن من إنجاز النقل بينما يتمثل الثانى فى الوفاء بأجرة النقل حتى يتحقق للناقل الربح المنشود.

أولاً: الالتزام بتسليم البضائع:

طبقاً للمادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية على الشاحن تسليم البضائع للناقل فى الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد فى ميناء الشحن، إذا لم يوجد إتفاق على ذلك.

ويتأكد بذلك التزام الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل البحرى. ويتم التسليم فى الزمان والمكان المتفق عليه. وكثيراً ما يتوقف الإتفاق على حدود الإلتزامات التى يقبل الناقل البحرى تحملها فى سبيل إنجاز النقل البحرى[2].

ويقضى القانون بأنه فى حالة عدم الإتفاق على تحديد مكان وزمان تسليم البضائع يجب إتباع ما يقضى به العرف السائد في ميناء الشحن. وغالباً ما يرتبط هذا التحديد بالعرف السائد المتعلق بإنجاز عمليات الشحن والتفريغ فى هذا الميناء[3].

---

(١) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 358.

(٢) على البارودى، المرجع السابق، ف ١٣٠.

(٣) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٦١.

ويكون الشاحن مسئولا عن التأخير في تسليم البضائع لأنه قد يترتب عليه تعطيل الرحلة البحرية بالنظر إلى أهمية الشحنة وإحتياج شحنها إلى وقت طويل. وفي ذلك تنص المادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية على أنه لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عن التأخير في تنفيذ الإلتزام بتسليم البضائع على مقدار الأجرة.

ولقد رأينا من قبل أن الشاحن هو الذي يدلي إلى الناقل البحري بالبيانات المتعلقة بالبضائع المشحونة، وعلى ضوء ذلك يتم تدوين هذه البيانات في سند الشحن البحري. ولذلك تنص المادة ٢٠٦ من قانون التجارة البحرية على أن الشاحن يكون مسئولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات التي قدمها عن البضاعة ولو نزل عن سند الشحن إلى الغير.

كذلك تقضي المادة ٢٢٢ من قانون التجارة البحرية بأن الشاحن يضمن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر ناشئا عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في بضائعه.

ويفضي حكم هذه المادة إلى ترتيب مسئولية الشاحن عن كل ضرر يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها. ويقصد بالبضائع جميع البضائع الأخرى غير بضائع الشاحن والتي تكون مشحونة في السفينة(١).

ثانيًا : الالتزام بأداء أجرة النقل :

يقع على عاتق الشاحن الإلتزام بأداء أجرة النقل البحري. وقد يتفق الطرفان على أن يتولى المرسل إليه دفع أجرة النقل عند تسليم البضائع في ميناء الوصول.

وعلى ضوء إتفاق طرفي عقد النقل البحري للبضائع – الناقل البحري والشاحن – تتحدد كيفية أداء أجرة النقل المستحقة للناقل.

فالعقد هو الذي يحدد مقدار الأجرة. ويتم تحديدها إما على أساس وزن

---

(١) RODIERE. Droit maritime, op. cit., No 342.

الشحنة أو على أساس حجمها، كما يمكن تحديدها عن كل وحدة من البضائع المنقولة فى حالة ضخامة الشحنة أو فى حالة تباين طبيعة الأشياء المنقولة(١) .

وعادة ما يتولى الناقل البحرى تحديد تعريفة نقل مختلف البضائع ولا يكون أمام الشاحن إلا قبولها، بل إن إبرام العقد لا يتم إلا على أساس هذه التعريفة.

ويمكن الإتفاق على أن تكون أجرة النقل كلها أو بعضها مستحقة عند القيام، بمعنى أن الشاحن هو الذى يتولى دفعها إلى الناقل البحرى. ويترتب على ذلك أن الناقل البحرى يقبض الأجرة قبل تقديم خدمة النقل. وغالبا ما يتفق على إستحقاق الأجرة عند القيام إذا كان الشاحن ملتزماً تجاه المرسل إليه بأداء أجرة النقل كما فى حالة البيع سيف.

وقد يتفق على أن تكون أجرة النقل كلها أو بعضها مستحقة عند الوصول، وفى هذه الحالة يقع الإلتزام بأدائها على عاتق المرسل إليه الذى له الحق فى تسلم البضائع.

وتؤكد المادة ٢١٩ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية هذه الأحكام بنصها على أن الشاحن يلتزم بأداء أجرة النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول التزم أيضا بأدائها من له حق تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها.

ويتضح من ذلك أن الشاحن، وبالرغم من الإتفاق على إستحقاق الأجرة عند الوصول، يظل ضامناً للوفاء بأجرة النقل، ومؤدى ذلك أنه فى حالة عدم قيام المرسل إليه بأداء أجرة النقل يستطيع الناقل البحرى الرجوع على الشاحن ويطالبه بأداء أجرة.

ولكن إذا كان صاحب الحق فى تسلم البضائع ملزما بأداء أجرة النقل المستحقة عند الوصول فإن الأمر يتوقف على مدى جواز الإحتجاج بالإتفاق على ذلك فى مواجهته. وقد رأينا من قبل أنه لا يجوز بوجه عام الإحتجاج فى مواجهة الغير بخلاف ما هو ثابت فى سند الشحن البحرى. لذلك تقضى المادة

---

(١) RODIERE: Droit maritime, op. cit., No 361.

٢١٩ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية بأنه إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول إفترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها عند الشحن.

على ذلك يجب أن يتضمن سند الشحن بياناً بكيفية أداء الأجرة، وإذا كانت مستحقة كلها أو بعضها عند الوصول يجب تعيين مقدارها الواجب على المرسل إليه أداؤه.

وإذا أغفل الطرفان ذكر مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول افترض أن الناقل قبضها بالكامل عند الشحن، وبالتالى لا يجوز له مطالبة من له الحق فى تسلم البضائع بأداء الأجرة(١).

المبحث الثالث

مسئولية الناقل البحري للبضائع

تتعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة. ولحوادث الملاحة البحرية آثارها الوخيمة على البضائع المشحونة إذ تفضى كثيراً إلى الهلاك. لذلك تأخذ مسئولية الناقل البحرى المرتبة الأولى فى الأهمية من بين موضوعات القانون البحرى، وذلك سواء على مستوى التشريع الوطنى أو من واقع إهتمام الجماعة الدولية بصياغة المعاهدات المنظمة لمسئولية الناقل البحرى(٢).

نعرض إذاً لمسئولية الناقل البحرى فى قانون التجارة البحرية أولاً، ثم لأحكام المسئولية فى قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨.

---

(١) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٦٢.

(٢) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٤٨٣.

المطلب الأول

مسئولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية

نتناول أولاً نطاق مسئولية الناقل البحرى للبضائع، فنعرض لأساس المسئولية وحالاتها ثم نتناول ثانياً الأحكام الموضوعية لتلك المسئولية، فنعرض لأسباب دفع المسئولية وأحكام تحديد هذه المسئولية والحالات التى تكون مسئولية الناقل البحرى فيها غير محدودة.

أولاً: نطاق مسئولية الناقل البحري للبضائع:

نتناول أولاً أساس مسئولية الناقل البحرى ثم نبحث بعد ذلك الحالات التى تثور فيها مسئولية الناقل البحرى.

(أ) أساس مسئولية الناقل البحري:

تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسئولية ناقل البضائع بوجه عام. فالتشريعات اللاتينية تتجه نحو جعل مسئولية الناقل مسئولية تعاقدية تقوم على إفتراض المسئولية أى الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة، بينما تفرق الأنظمة الإنجلوسكسونية بين مسئولية الناقل العام ومسئولية الناقل الخاص. والناقل العام هو الناقل الذى يتعهد لقاء مقابل بتلبية جميع طلبات النقل دون تمييز بينها. أما الناقل الخاص فهو من يتولى النقل بناء على إتفاق خاص فى كل حال على حدة دون وجود أدنى التزام عليه بقبول النقل. وترتكز مسئولية الناقل العام على أساسا الخطأ التقصيرى المفترض، أما مسئولية الناقل الخاص فترتكز على الخطأ التقصيرى الواجب إثباته(١).

ولهذه الإختلافات إنعكاسها على أساس مسئولية الناقل البحرى للبضائع فى القانون المصرى.

---

(١) أنظر فى ذلك: محمد فريد العرينى: القانون الجوى، الفتح للطباعة والنشر، الإسكندرية ١٩٩٣، ص ٩١– ٩٢.

فإتساقاً وإتجاه التشريعات اللاتينية فى شأن تأسيس مسئولية الناقل بوجه عام تعتبر مسئوليةً ناقلِ البضائع، طبقاً للمادة ٢٤٠ فقرة ١ من التقنين التجارى المصرى لعام ١٩٩٩، مؤكداً فى ذلك ما ذهب إليه التقنين التجارى القديم لعام ١٨٨٣، مسئولية تعاقدية تقوم على إخلال الناقل بالتزام بتحقيق نتيجة حيث يضمن الناقل وصول البضائع كاملة وسليمة وفى الميعاد(١).

ويترتب على ذلك إعتبار الناقل مسئولا تجاه متلقى خدمة النقل فى كل حالة لا تتحقق فيها النتيجة المقصودة أى وصول البضاعة كاملة وسليمة وفى الميعاد. وبعبارة أخرى يكون الناقل مسئولا عن هلاك البضائع، سواء كان هلاكها كلياً أو جزئياً، وعن تلفها وعن التأخير فى تسليمها إلى صاحب الحق فى تسلمها.

ومؤدى ذلك أنه يكفى للمدعى بمسئولية الناقل إقامة الدليل على عدم تحقق النتيجة مع بيان وجه إرتباط ذلك بتنفيذ عقد النقل. ولكن لا يلزم إقامة الدليل على إرتكاب الناقل ثمة خطأ أو إثبات إهماله فى تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل(٢).

وعندما صدر قانون التجارة البحرية جعل المشرع مسئولية الناقل البحرى للبضائع قائمة على أساس إخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة.

ويتضح ذلك من عبارات نص المادتين ٢٢٧ فقرة أولى و ٢٤٠ فقرة أولى: فالمادة الأولى وهى خاصة بالمسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها تقضى بأن الناقل يضمن هلاك البضائع وتلفها إذا تحقق فى المدة التى تكون البضائع فى حراسة الناقل. أما الثانية فهى خاصة بالمسئولية عن التأخير وتقضى بأن الناقل يسأل عن التأخير فى تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه.

---

(١) على البارودى: العقود وعمليات البنوك التجارية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٣، ف ١٤٣.

(٢) RODIERE: Droit des transports terrestres et aériens, Sirey, Paris, 2ᵉ édition, 1977, No 501.

(ب) حالات مسئولية الناقل البحري:

لكى تتحدد حالات مسئولية الناقل البحرى للبضائع لابد من تحديد الأضرار التى يسأل عنها قبل متلقى خدمة النقل. وإنما لا يكفى أن يكون الضرر واقعاً لكى تثور مسئولية الناقل البحرى وإنما يلزم وقوع الضرر أثناء فترة النقل البحرى.

(١) الأضرار التي يسأل عنها الناقل البحري:

نميز بين مسئولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع من جانب ومسئوليته عن التأخير من جانب آخر.

(أ) المسئولية عن هلاك أو تلف البضائع:

طبقاً للمادة ٢٢٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية يكون الناقل البحرى مسئولا عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضائع أثناء النقل. ويستوى فى ذلك أن يكون الهلاك كلياً أو جزئياً، ناشئاً عن الغرق أو السرقة أو بسبب تسليمها إلى غير الحامل الشرعى لسند الشحن البحرى.

كذالك كل تلف يصيب البضائع يؤثر فى قيمتها أو فى إستعمالها فيما أعدت له يكون موجباً لمسئولية الناقل البحرى(١).

ولكن يلاحظ أن المادة ٢٢٧ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية تقضى بعدم سريان أحكام المسئولية عن هلاك أو تلف البضائع فى الفرضين الآتيين:

الأول: الملاحة الساحلية بين موانى الجمهورية إلا إذا اتفق على غير ذلك.

الثاني: النقل بمقتضى عقد إيجار إلا إذا صدر سند شحن تنفيذاً لهذا النقل فتسرى أحكام مسئولية الناقل البحرى إبتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل.

ونظراً لما يثيره هلاك البضائع من صعوبة فى حالة عدم التثبت من مصير البضائع ينص المشرع فى المادة ٢٢٨ من قانون التجارة البحرية على أن

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٤٨٩.

البضائع تعد فى حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال ستين يوماً التالية لإنقضاء ميعاد التسليم، ويكون ذلك إما لعدم تسليمها فى الميعاد المتفق عليه أو فى الميعاد الذى يسملها الناقل العادى فى الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق.

وجدير بالإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية لم يتضمن أى نص خاص بمسئولية الناقل البحرى عن الهلاك أو التلف الذى يلحق البضائع فى حالة الحريق، وبالتالى يكون مسئولا عن الهلاك أو التلف بفعل الحريق لضمانه سلامة البضائع ولا يستطيع دفع مسئوليته إلا إذا اثبت توافر خصائص القوة القاهرة فى الحريق.

(ب) المسئولية عن التأخير في تسليم البضائع:

طبقاً للمادة ٢٤٠ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية يكون الناقل البحرى مسئولاً عن التأخير فى تسليم البضائع إلى من له الحق فى تسلمها.

ويتضح من ذلك أن نطاق التزام الناقل البحرى بالنقل لايقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحراً من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وإنما يجب عليه نقلها فى موعد معين يسمح بتسليمها إلى المرسل إليه على نحو لا يضر بمصالحه.

ولمدة إنجاز النقل البحرى أهميتها البالغة، ذلك أن البضائع تكون معرضة لتقلبات الأسعار فإن صادف التسليم الفعلى للبضائع هبوطاً فى أسعارها، لا شك فى إصابة المرسل إليه بالضرر نتيجة التأخيرفى تسليمها إليه مما يستوجب الرجوع بالتعويض على الناقل البحرى(١) .

ومن جانب آخر قد يرتبط المرسل إليه بصفقة تحتم عليه تسليم البضائع فى ميعاد محدد، ويؤدى تأخير الناقل فى تسليمها إليه إلى فسخ الصفقة مع ما قد يقترن بالفسخ من رجوع المشترى على المرسل إليه البائع بالتعويض.

أضف إلى ذلك أن هناك من البضائع ما يكون معرضاً للتلف إذا لم يتم إستهلاكها فى زمن محدد، وإن لم يؤد التأخير فى تسليم البضائع إلى تلفها فهو

(١) فى هذا المعنى: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٤٩٠.

على الأقل يستنفد قدراً من مدة صلاحية هذه البضائع مما يصعب معه التصرف فيها بالبيع.

ولذلك أقر النظام القانونى مسئولية الناقل البحرى عن التأخير فى تسليم البضائع. وفى سبيل تحديد متى يعتبر الناقل البحرى قد تأخر فى تسليم البضائع تميز المادة ٢٤٠ فقرة ثانية من قانون التجارة بين فرضين:

الأول: هو الإتفاق على موعد محدد للتسليم. وفى هذا الفرض يعتبر الناقبل البحرى قد تأخر فى تسليم البضائع إذا لم يسلمها فى الميعاد المتفق عليه.

الثاني: هو عدم وجود إتفاق على موعد محدد للتسليم. وفى هذا الفرض يعتبر الناقل البحرى قد تأخر فى تسليم البضائع إذا لم يسملها فى الميعاد الذى يسلمها فيه الناقل العادى فى الظروف المماثلة(١).

(٢) نشوء الضرر أثناء فترة النقل البحري:

لا يكفى لإثارة مسئولية الناقل البحرى إقامة الدليل على ما لحق البضائع من هلاك أو تلف أو إثبات واقعة التأخير على النحو الذى سبق لنا عرضه. وإنما يلزم أن يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قدنشأ عن إنجاز الناقل للنقل البحرى.

ويعبر الفقه عن هذه القاعدة بعبارة وجوب نشأة الضرر أثناء فترة النقل البحرى(٢). ويلزم بالتالى تحديد فترة النقل البحرى التى يكون الناقل خلالها مسئولاً عن كل ضرر يلحق بمتلقى خدمة النقل وكل من يحل محله فى الرجوع على الناقل البحرى بالمسئولية.

وبصدد إقرار مسئولية الناقل البحرى عن الهلاك أو التلف تنص المادة ٢٢٧ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن الناقل يضمن هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء

---

(١) ويلاحظ فى هذا الصدد أن معيار التأخير معيار موضوعى، لكنه لا يؤثر فى طبيعة التزام الناقل بتسليم البضائع فى الميعاد فيبقى فى كل الأحوال التزام بتحقيق نتيجة.

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ف ٣٩٨. على البارودى، المرجع السابق، ف ١٤٤. جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٦٥.

الشحن وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صحاب الحق فى تسلمها[1].

ولكن يراعى أن هذا التحديد لفترة النقل فى القانون المصرى يفترض أن الالتزام بالشحن والتفريغ يقع على عاتق الناقل البحرى، وهو حكم القانون كما رأينا من قبل. إلا أن القاعدة المعنية من القواعد المكملة التى يجوز الاتفاق على مخالفتها. فإذا كان الالتزام بالشحن على عاتق الشاحن تبدأ فترة النقل من تمام شحن البضائع على متن السفينة. وإذا كان الالتزام بالتفريغ على عاتق المرسل إليه تنتهى فترة النقل بتمكين المرسل إليه من تفريغ البضائع من على متن السفينة.

ثانياً: الأحكام الخاصة بمسئولية الناقل البحري للبضائع:

تعبر أحكام قانون التجارة البحرية عن إتجاه تشريعى عام نحو توفير مزيد من الحماية للشاحنين أى متلقى خدمة النقل[2]. إلا أن الأمر لا يعنى إهدار كل مظاهر الحماية الواجبة لمشروعات النقل البحرى أ ى للناقلين البحريين. وإنما لهذه الأحكام منظور خاص لكيفية تحقيق التوازن بين مصالح متلقى خدمة النقل فى الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التى تلحق بهم وبين مصالح الناقلين البحريين فى تحديد مسئوليتهم حتى لا تكون قيم التعويضات المطلقة عائقاً دون الإستمرار فى مباشرة نشاط النقل البحرى وتطوره.

ولقد رأينا أن القانون يعفى المضرور من إثبات عنصر الخطأ أو الإهمال الذى قد يصعب أو يستحيل إثباته فى كثير من الفروض.

وفى المقابل يضع قانون التجارة البحرية حدوداً قصوى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بأدائه.

---

(١) وتكون العبرة بالتسليم الفعلى وفقاً لمحكمة النقض المصرية. أنظر الطعن رقم ٣٥ لسنة ٥٥ ق، جلسة ١٩٩٠/٥/٧.

(٢) محمد فريد العريني: نقل البضائع بحرا بين معاهدة الشحن وقانون التجارة البحرية الجديد. دراسة فى تحديد نطاق القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية ، العددان الثالث والرابع ١٩٩١، ف١.

وإذا كان الالتزام بالتعويض يفترض ثبوت مسئولية الناقل البحرى فإن النظام القانونى هو الذى يحدد طرق دفع المسئولية. وحرصاً من المشرع على حصول المضرور على تعويض عن الأضرار التى تلحق به فقد إكتفى بطرق دفع المسئولية التى قررها مما يفضى إلى عدم الإعتداد بأى اتفاق يكون من شأنه إستبعاد مسئولية الناقل البحرى.

(أ) دفع مسئولية الناقل البحري:

تقوم مسئولية الناقل البحرى للبضائع فى قانون التجارة البحرية على أساس إخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة. فالناقل البحرى ملتزم بنقل البضائع بحراً كاملة وسليمة وفى الميعاد، ولذلك يسأل عن الهلاك والتلف والتأخير.

ويترتب على فرض المشرع قرينة مسئولية على عاتق الناقل البحرى أنه لا يستطيع دفع هذه المسئولية إلا عن طريق إثبات السبب الأجنبى فى إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير.

وفى ذلك تنص المادة ٢٢٩ من قانون التجارة البحرية على أن الناقل يعفى من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت أن هلاك البضائع أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه.

أما بخصوص المسئولية عن التأخير فإن المادة ٢٤٠ فقرة أولى من القانون تقضى بمسئولية الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يدله فيه. وبالتالى يجوز للناقل البحرى دفع مسئوليته عن التأخير إذا أثبت السبب الأجنبى.

والسبب الأجنبى هو كل موجب لإحداث الضرر لا يكون للناقل يد فى حدوثه. وبالتالى يؤكد إثبات السبب الأجنبى عدم إرتكاب الناقل البحرى ثمة فعل أدى إلى حدوث الضرر وتنتفى إذاً كل رابطة سببيه بين سلوك الناقل أو نائبه أو تابعيه وبين وقوع الضرر[١].

---

(١) محكمة النقض المصرية، الطعن رقم ١٢١٢ لسنة ٥٣ ق، جلسة ١٩٩٠/٣/١٩.

ومع ذلك إذا لم تتوافر فى السبب الذى أدى إلى وقوع الضرر خصائص السبب الأجنبى فإن الناقل يظل مسئولاً عنه، ولا يفيده فى ذلك إقامة الدليل على عدم إرتكابه ثمة خطأ.

ويشمل السبب الأجنبى القوة القاهرة وعيب البضائع وخطأ الشاحن.

١- **القوة القاهرة:** تتمثل القوة القاهرة فى حادث مفاجئ لا يمكن توقعه ولا دفعه ولا يكون للناقل يد فى حدوثه.

وبالتالى يمكن للناقل البحرى إثبات أن هلاك البضائع مثلاً كان نتيجة حادث لم يكن فى إمكانه توقعه ولم يتسبب بسلوك منه فى إحداثه ولم يستطع تفادى آثاره.

والمثال على ذلك إنقضاض صاعقة على السفينة أدت إلى تلف البضائع، أو تعرضها لإعصار غير متوقع(١)، أو نشوب حرب مفاجئة، أو فرض حصار بحرى على ميناء التفريغ.

٢- **عيب البضائع:** لا يسأل الناقل البحرى إذا هلكت البضائع أو تلفت بسبب عيب يعتريها سواء كان ناشئاً من طبيعتها الداخلية أو من أى حادث سابق على إستلام الناقل لها. والمثال على ذلك أن تكون البضائع مما يتلف بالحرارة أو البرودة وأدت الظروف الطبيعية لإنجاز النقل البحرى لهلاكها أوتلفها.

٣- **خطأ الشاحن:** إذا كان الضرر الذى يلحق البضائع راجعاً إلى خطأ إرتكبه الشاحن أو تابعوه لا يكون الناقل البحرى مسئولا عن تعويضه. والمثال على ذلك عدم إحكام ربط البضاعة أو سوء تغليفها أوالتأخير فى تسليمها إلى الناقل البحرى عن الميعاد المتفق عليه. كذلك إذا لم توضع على البضائع علامات كافية لتعيينها وترتب على ذلك فقدها لا يسأل الناقل البحرى عن الضرر الذى يلحق المرسل إليه.

---

(١) Cassation Commerciale, 25 Juin 1991, JCP 1991 IV 347.

(ب) أحكام التعويض عن مسئولية الناقل البحري:

يعفى متلقى خدمة النقل البحرى من مشقة إثبات خطأ الناقل البحرى:

وفى مقابل ذلك أقر القانون المصرى مبدأ المسئولية المحدودة للناقل البحرى بوضع حدود قصوى للتعويضات التى يلتزم بدفعها. ولا شك أن لتحديد المسئولية أهميته البالغة بالنسبة إلى الناقل البحرى. ومع ذلك لا تكون حماية مصالح الناقل البحرى مبررة إلا إذا كان حسن النية يراعى الأصول المتعارف عليها فى مزاولة نشاط النقل البحرى للبضائع مما دعا المشرع المصرى إلى تقرير بعض الحالات التى تكون فيها مسئولية الناقل البحرى غير محدودة، فلا يجوز له التمسك بأحكام تحديد مسئوليته.

وعلى ذلك نعرض أولاً للمسئولية المحدودة للناقل البحرى للبضائع ثم نعرض بعد ذلك لمسئوليته غير المحدودة.

(١) المسئولية المحدودة للناقل البحري:

الأصل فى التعويض أن يكون على قدر الضرر. ويتمثل الضرر فيما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب(١).

وتتعرض الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة ولا يخفى على أحد مدى جسامة الآثار التى يمكن أن تنتج عن حوادث الملاحة البحرية والتى تفضى فى كثير من الأحوال إلى هلاك الأرواح والأموال الموجودة على متن السفينة، فضلا عن هلاك السفينة ذاتها وهى من الأصول عالية القيمة.

ويؤدى حتماً الزام الناقل البحرى بدفع تعويضات كاملة عن كافة الأضرار إلى نتائج بالغة السوء على مشروع النقل البحرى، خاصة إذا أضيف إلى ذلك فقده السفينة ذاتها(٢).

وقدر التعويض الذى يحدده قانون التجارة البحرية ليس تحديداً جزافياً

---

(١) المادة ٢٢١ فقرة أولى من القانون المدنى.

(٢) جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص ٢٧١.

للضرر الذى يلحق بمتلقى خدمة النقل، وإنما هو حد أقصى للتعويض لا يجوز الزام الناقل البحرى بأداء ما يجاوزه(١).

ولذلك يتعين دائما على القاضى الذى يعرض أمامه النزاع أن يقوم بتحديد عناصر الضرر توصلاً لتقييم التعويض اللازم لجبر هذا الضرر. فإذا كان التعويض كما يقدره القاضى مجاوزاً للحد الأقصى الذى وضعه قانون التجارة البحرية لا يجوز الحكم بما يجاوز هذا الحد الأقصى. ومؤدى ذلك عدم حصول المضرور إلا على قيمة الحد الأقصى للتعويض المقرر قانوناً.

أما إذا كان الضرر الحقيقى كما يحدده القاضى يقل عن الحد الأقصى لا يكون الناقل البحرى ملزماً إلا بأداء التعويض المقابل للضرر الحقيقى دون التفات إلى الحد الأقصى المقرر قانوناً.

وتنص المادة ٢٣٣ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أن مسئولية الناقل البحرى أياً كان نوعها تحدد عن هلاك البضائع أو تلفها بما لا يجاوز الفى حنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضاعة، أى الحدين أعلى.

ويلاحظ على هذا النص أنه يقرر مبدأ تحديد مسئولية الناقل البحرى أياً كان أساس هذه المسئولية، أى سواء كانت مسئولية تعاقدية يثيرها متلقى خدمة النقل أو كانت مسئولية تقصيرية يثيرها المضرور استناداً إلى حراسة السفينة مثلاً.

كما يلاحظ من جانب آخر أن النص لا يواجه إلا تحديد المسئولية عن الهلاك أو التلف. ولكن المادة ٢٤٠ فقرة ثالثة من القانون تقضى بأنه لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة التأخير فى تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فى (الفقرة١) من المادة ٢٣٣ من هذا القانون. وبالتالى تنطبق ذات الحدود القصوى للتعويضات على كل من حالات الهلاك أو التلف أو التأخير.

---

(١) أنظر فى تفسير النص المقابل فى القانون الفرنسى:
RODIERE: Droit maritime, op. cit, No 377.

وفى سبيل تحديد الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بدفعه يأخذ المشرع بأحد أساسين: إما بالوحدة المستقلة من طرد أو وحدة شحن وإما بالوزن الإجمالى للبضائع أى مجموع وزن الأشياء المنقولة والطرود التى تحتويها أو الأغلفة التى تحفظها. ويتعين على القاضى حساب الحد الأقصى للتعويض على ضوء كلا الأساسين، ومتى تبين له الحد الأعلى منهما إعتبره الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بدفعه(١).

ويتمثل الحد الأقصى للتعويض بما لا يجاوز الفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن عند حسابه على هذا الأساس، وبما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى إذا ما قيس على أساس الوزن.

فإذا فرضنا أن الشاحن تعاقد على نقل عشرين طرداً، وكان الوزن الإجمالى للبضائع المنقولة خمسة أطنان، فإن الحد الأقصى للتعويض محسوب على أساس الطرود يكون أربعين ألف جنيه، فى حيث يكون ثلاثين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس الوزن الإجمالى. ويتضح من ذلك أن الحد المحسوب على أساس الطرود أعلى من الحد المحسوب على أساس الوزن، فلا يعتد القاضى إلا بالحد الأعلى.

وبالتالى يتحدد الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بأدائه بأربعين ألف جنيه.

أما إذا فرضنا فى مثال آخر أن الشاحن تعاقد على نقل خمسة عشر طرداً، وكان الوزن الإجمالى للبضائع المنقولة سبعة أطنان، فإن الحد الأقصى للتعويض محسوب على أساس الطرود يكون ثلاثين ألف جنيه، فى حين يكون إثنين وأربعين ألف جنيه إذا تم حسابه على أساس الوزن الإجمالى. ويتضح إذن أن الحد المحسوب على أساس الوزن أعلى من الحد المحسوب على أساس الطرود، فيأخذ القاضى بالحد الأعلى ويتحدد بالتالى الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بأدائه باثنين وأربعين ألف جنيه.

---

(١) ويترتب على ذلك إذا كانت قيمة الضرر الفعلى واقعة بين الحدين يجب على القاضى أن يحكم بالتعويض الذى يجبر كامل الضرر لأن العبرة بالحد الأقصى الأعلى فى تحديد المسئولية.

ونشير أخيراً إلى أن اقتضاء التعويض قد يملى على المضرور إقامة دعوى قضائية ضد الناقل البحرى. وقد يتفق الطرفان على إحالة المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحرى إلى التحكيم. ويتضمن قانون التجارة البحرية عدة أحكام تتعلق بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو بدعوى مسئولية الناقل البحرى، يمكن إيجازها فيمايلى:

١- يوجب القانون على المضرور إخطار الناقل البحرى بهلاك أو تلف البضائع، مميزاً فى ذلك بين حالات العيب الظاهر والعيب غير الظاهر(١).

٢- يؤكد القانون على إمكانية الرجوع بالتعويض على أى من الناقلين المتعاقدين عند تعددهم، وكذلك على الناقل الفعلى الذى يكون الناقل المتعاقد قد كلفه بإنجاز النقل كله أو بعضه. ويكون للناقل الفعلى التمسك بأحكام تحديد المسئولية(٢).

٣- تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل بمضى سنتين ، بينما يكون للناقل الرجوع على غيره من الملتزمين خلال تسعين يومًا من تاريخ إقامة الدعوى عليه أو من تاريخ قيامه بالوفاء(٣).

٤- تتحدد المحكمة المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل طبقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية ، ويمكن أيضًا رفعها بحسب اختيار المدعى أمام المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذى تم فيه الحجز على السفينة(٤).

٥- إذا اتفق على إحالة النزاع إلى التحكيم فيجرى التحكيم بحسب اختيار المدعى إما فى دائرة المحكمة التى يقع فيها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو

---

(١) المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية . ويلاحظ أنه يمكن الاستعاضة عن الإخطار باجراء معاينة لإثبات حالة البضائع بحضور الناقل أو نائبه .

(٢) المادة ٢٤٣ من قانون التجارة البحرية .

(٣) المادة ٢٤٤ من قانون التجارة البحرية .

(٤) المادة ٢٤٥ من قانون التجارة البحرية . ويلاحظ أنه يقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يسلب المدعى الخيار المقرر له قانوناً .

موطن المدعى عليه أو مكان إبرام العقد إذا كان للمدعى عليه فيه مركز أو فرع أو وكالة(١). ويلتزم المحكمون بتطبيق أحكام قانون التجارة البحرية المصرى على موضوع النزاع(٢).

(٢) المسئولية غير المحدودة للناقل البحري:

لا شك أن تقرير المسئولية المحدودة للناقل البحرى ميزة بالغة الأهمية لمشروعات النقل البحرى، ذلك أن تحجيم مبالغ التعويضات فى حدود معينة يخفف من الآثار الوخيمة التى تترتب على إثارة مسئولية الناقل وبصفة خاصة فى الأحوال التى تتعرض فيها السفينة لكارثة بحرية.

إلا أن هذه الميزة تكون مبررة فى حالة حسن نية الناقل البحرى، أى ذلك الناقل الذى يراعى أصول مزاولة نشاط النقل البحرى ويتعرض مع ذلك لإثارة مسئوليته المدنية. ولذلك تذهب النظم القانونية فى عمومها إلى إطلاق مسئولية الناقل فى الأحوال التى ينتفى فيها حسن النية. والأحوال التى تتقرر فيها مسئولية الناقل غير المحدودة تكون مقررة قانوناً، وبالتالى يمتنع على الناقل التمسك بتحديد مسئوليته فيها(٣).

ولذا تنص المادة ٢٤١ فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر منه أومن نائبه أومن أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك أن الضرر يمكن أن يحدث.

ولقد قدر المشرع المصرى مدى صعوبة إقامة الدليل على غش الناقل البحرى أو نائبه أو أحد تابعيه، ولذلك نص على فرضين يفترض فيهما إتجاه

---

(١) المادة ٢٤٦ من قانون التجارة البحرية. وكذلك يقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يسلب المدعى هذا الخيار

(٢) المادة ٢٤٧ من قانون التجارة البحرية. ويبطل كل اتفاق سابق على قيام النزاع يلغى بمقتضاه المحكمون من التقيد بأحكام هذا القانون.

(٣) RODIERE· Droit maritime, Op. Cit, No. 378.

نية الناقل إلى إحداث الضرر. ويترتب على ذلك أنه يكفى المضرور إقامة الدليل على أحد هذين الفرضين لكى تصير مسئولية الناقل غير محدودة، دون حاجة إلى إثبات عنصر النية التى إتجهت إلى إحداث الضرر.

والفرضان اللذان نص عليهما قانون التجارة البحرية هما:

(١) إصدار سند الشحن خال من التحفظات:

وفى ذلك تقضى المادة ٢٤١ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية بأنه يفترض إتجاه قصد الناقل أو نائبه إلى إحداث الضرر إذا أصدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

وقد رأينا من قبل أن الشاحن هو الذى يدلى بالبيانات المتعلقة بالبضائع إلى الناقل، والذى يقوم بدوره بقيدها فى سند الشحن. وللناقل إبداء تحفظات على قيدها إذا كانت لديه أسباب للتحفظ على قيد البيانات فى سند الشحن.

وقد يصدر الناقل البحرى سند الشحن نظيفاً أى خاليا من التحفظات مقابل الحصول من الشاحن على خطاب ضمان. إلا أنه لا يحتج بالخطاب فى مواجهة الغير حسن النية.

ولكن متى ثبت أن إصدار سند الشحن النظيف كان بقصد الإضرار بالغير حسن النية، وهو من يجهل بعدم صحة البيانات الواردة فى سند الشحن وقت الحصول عليه، تكون مسئولية الناقل البحرى غير محدودة فى مواجهة الغير.

(٢) النقل على سطح السفينة:

تنص المادة ٢٤١ فقرة ثانية من قانون التجارة البحرية على أنه يفترض إتجاه قصد الناقل أونائبه إلى إحداث الضرر إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة[1].

---

(١) أنظر فى ذلك:
ACHARD: Chargement en pontée irrégulier, dol, faute intentionnelle et limitation de responsabilité du transporteur maritime, DMF, No 149, Janvier, 1983, P.3.

ويتضح من ذلك أنه لا يكفى عدم حصول الناقل على إذن كتابى من الشاحن بنقل البضائع على سطح السفينة لكى تصير مسئوليته غير محدودة عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضائع، وإنما يلزم أن يكون هناك اتفاق صريح بين الناقل والشاحن على شحن البضائع فى عنابر السفينة.

وقبل أن نختم الحديث عن المسئولية غير المحدودة للناقل البحرى نشير إلى أنه يتعين على المضرور إقامة الدليل على إرتكاب الفعل أوالإمتناع بعدم إكتراث مصحوب بإدراك إمكانية حدوث الضرر، وهو الفرض الذى يثيره المضرورون فى الغالب للحصول على تعويض كامل لندرة حالات الغش من قبل الناقلين البحريين.

ويترتب على ذلك أنه لا مجال لإثارة مسئولية الناقل البحرى المطلقة إذا كان سبب الحادث الذى أدى إلى وقوع الضرر مجهولاً[1]. فما دام سبب الحادث مجهولاً يستحيل إقامة الدليل على أنه ماكان فى الإمكان ألا يعلم الناقل أو يدرك إمكانية أن الضرر قد يحدث، كما يستحيل من باب أولى إقامة الدليل عالى علم الناقل أو إدراكه الفعلى بإمكانية وقوع الضرر.

المطلب الثاني

مسئولية الناقل البحري للبضائع في قواعد هامبورج

نعرض تباعا لأساس المسئولية، ولحالاتها، وبطلان شروط الإعفاء والتخفيف منها، وطرق دفعها.

(أ) أساس المسئولية:

يتأثر وضع أحكام المعاهدات الدولية باتجاهات التشريعات الوطنية المختلفة فى تنظيم المسألة القانونية محل الاتفاق الدولى. وإذا كانت قواعد هامبورج

---

(١) حول تأثير جهالة سبب الحادث على مسئولية الناقل البحرى بوجه عام أنظر:
FRAIKIN et BOQUET: Les dommages d' origine inconnue dans les transports sous connaissement, DMF, No 360, décembre, 1978, p. 707.

استلهمت أحكامها الخاصة بمسئولية الناقل البحرى للبضائع من أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ فى شأن مسئولية الناقل الجوى[١]، فأنها تأثرت كما فى النقل الجوى بالإتجاهات المختلفة حول تأسيس مسئولية ناقل البضائع بوجه عام. وقد أخذت قواعد هامبورج موقفا وسطا بين الإتجاهين الرئيسيين فى هذا الصدد: تأسيس المسئولية التعاقدية على الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة – وهو اتجاه التشريعات اللاتينية – وتأسيس المسئولية التقصيرية على الإخلال بالتزام ببذل عناية مع افتراض الخطأ فى بعض الفروض دون بعضها الآخر – وهو اتجاه القوانين الانجلوأمريكية – وذلك بأن جعلت مسئولية الناقل البحرى للبضائع مسئولية تعاقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض فى حق الناقل البحرى[٢].

ويترتب على ذلك أنه لا يلزم للمضرور اقامة الدليل على ارتكاب الناقل البحرى هو أو تابعيه خطأ ما أدى إلى احداث الضرر، ولكن يستطيع الناقل دفع مسئوليته عن طريق إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعوه ثمة خطأ[٣].

وفى ذلك تنص المادة الخامسة فقرة أولى من قواعد هامبورج على أن يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الضرر الناشئ عن التأخير فى تسليمها، اذا وقع الحادث الذى تسبب فى الهلاك أو التلف أوالتأخير أثناء وجود البضائع فى عهدة الناقل ما لم يثبت أنه قد اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر.

---

(١) فى هذا المعنى:
RODIERE: La responsabilité du transporteur maritime suivant les Règles de Hambourg 1978, Droit Maritime Français, n° 359 août 1978, P. 455 No. 6.

(٢) راجع فى ذلك:
SWEENEY: Les règles de Hambourg, Point de vue d' un Juriste anglo- saxon, Droit Maritime Français, n° 366, Juin 1979, P. 325 et s.

(٣) مصطفى كمال طه، القانون البحرى، ٢٠٠٠، بند ٤٢١.

وجدير بالإشارة إلى أن أساس مسئولية الناقل البحرى فى قواعد هامبورج لا يختلف عن أساس مسئوليته فى معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ . إلا أن هذه المعاهدة الأخيرة تتضمن تعدادا طويلا لحالات اعفاء الناقل من المسئولية، يتعين اقامة الدليل على توافر احداها(١)، فى حين أنه يلزم الناقل البحرى فى ظل قواعد هامبورج اقامة الدليل على اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر مما يعد فى حقيقة الأمر تشديدا من أحكام مسئولية الناقل البحرى. لكن قواعد هامبورج لا تبلغ قسوة قانون التجارة البحرية المصرى فى معاملة الناقل البحرى، لأن قرينة الخطأ اخف وطأة على الناقل من قرينة المسئولية، وقد أشارنا إلى ذلك من قبل(٢) .

(ب) حالات المسئولية:

طبقا للمادة الخامسة فقرة أولى من قواعد هامبورج يكون الناقل البحرى مسئولا عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضائع أثناء النقل. ويستوى فى ذلك أن يكون الهلاك كليا أو جزئيا، ناشئاً عن الغرق أو السرقة أو بسبب تسليمها إلى غير الحامل الشرعى لسند الشحن البحرى.

كذلك كل تلف يصيب البضائع يؤثر فى قيمتها أو فى استعمالها فيما اعدت له يكون موجبا لمسئولية الناقل البحرى(٣) .

---

(١) راجع أحمد حسنى، النقل البحرى الدولى للبضائع والحوادث البحرية، سابق الإشارة اليه، بند ٧٧ وما يليه.

(٢) جلال وفاء محمدين : مدى فعالية قواعد مسئولية الناقل البحرى للبضائع فى القانون المصرى الجديد فى حماية الشاحن المصرى، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الاسكندرية، العدد الأول ١٩٩٣، ص ٤٥ وما يليها.

(٣) كمال حمدى: مسئولية الناقل البحرى للبضائع فى قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ (دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٥، بند ٤٩ . وتقضى المادة الثانية فقرة ثالثة من قواعد هامبورج بعدم سريان أحكامها على مشارطات الإيجار، على أنه فى حالة صدور سند شحن استنادا إلى مشارطه إيجار تسرى أحكام الإتفاقية على سند الشحن المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إن لم يكن هو المستأجر. ومؤدى ذلك أن تظل علاقة مؤجر السفينة بمستأجرها خاضعة لأحكام عقد الإيجار وبالتالى لا تسرى عليها أحكام الاتفاقية.

ونظرا لما يثيره هلاك البضائع من صعوبة فى حالة عدم التثبت من مصير البضائع تضمنت المادة الخامسة فقرة ثالثة من قواعد هامبورج حكما بمقتضاه تعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها خلال ستين يوما التالية لانتهاء الوقت المحدد للتسليم، أي إذا لم تسلم البضائع فى ميناء التفريغ فى حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو فى حالة عدم وجود هذا الاتفاق فى حدود الوقت المعقول الذى يمكن تطلب التسليم فيه من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحال(١) .

وسبقت لنا الإشارة إلى أن قانون التجارة البحرية لم يتضمن أى نص خاص بمسئولية الناقل البحرى عن الهلاك أو التلف الذى لحق البضائع فى حالة الحريق، أما قواعد هامبورج فقد واجهت حالة الحريق بنص خاص، هو نص المادة الخامسة فقرة رابعة. وبموجبه يسأل الناقل فى حالة الحريق بشرط أن يثبت المدعى أن الحريق نشأ عن خطأ أو اهمال من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه. وبالتالى لا يكون خطأ الناقل البحرى مفترضا فى حالة الحريق وانما يتعين على المضرور اثبات ارتكاب الناقل أو تابعيه أو وكلائه خطأ أو إهمال أدى إلى نشوب الحريق(٢) .

وطبقاً للمادة الخامسة فقرة أولى من قواعد هامبورج يكون الناقل البحرى مسئولا عن التأخير فى تسليم البضائع إلى من له الحق فى تسلمها(٣) .

ولقد جاءت أحكام قواعد هامبورج أكثر وضوحا فى شأن تحديد فترة النقل البحرى، اذ قامت بتفصيل ما اجملته الفقرة الأولى من المادة ٢٢٧ من قانون التجارة البحرية في عبارة واحدة : فالمادة الرابعة فقرة أولى تضع المبدأ العام فى تحديد فترة النقل البحرى وذلك بنصها على أن مسئولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الإتفاقية تشمل المدة التى تكون بها البضائع فى عهدة الناقل فى ميناء الشحن وأثناء النقل وفى ميناء التفريغ. إذاً

---

(١) وهو ما يطابق حكم المادة ٢٢٨ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٢١ .

(٣) RODIERE, Précis, Op. Cit, No 394.

ترتبط مسئولية الناقل البحرى بوجود البضائع فى عهدته سواء فى ميناء الشحن أو أثناء الرحلة البحرية أو فى ميناء التفريغ.

ثم تتضمن الفقرة الثانية من المادة ذاتها بيانا بمدى اعتبار البضائع فى عهدة الناقل البحرى، فتقضى باعتبار البضائع فى عهدته:

(أ) اعتبارا من الوقت الذي يتلقي فيه البضائع من أحد الأشخاص الآتية:

(١) الشاحن أو شخص ينوب عنه. وهو الفرض الغالب فى عقود النقل البحرى للبضائع.

(٢) سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح النافذة فى ميناء الشحن تسليم البضائع له لأجل نقلها. فقواعد هامبورج بوصفها اتفاقية دولية يتعين عليها مواجهة كافة الفروض التى قد تطرح على ضوء أحكام التشريعات المختلفة. فمتى استوجب التشريع الوطنى فى ميناء الشحن تسليم البضائع إلى احدى السلطات أو أحد الأشخاص على أن يتولى تسليمها إلى الناقل البحرى لا تبدأ فترة النقل الا منذ تلقى الناقل البضائع منه.

(ب) حتي الوقت الذي يقوم فيه الناقل بتسليم البضائع وذلك:

(١) إما بتسليمها إلى المرسل إليه.

(٢) إما بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو الاعراف التجارية السائدة فى ميناء الشحن، وذلك فى الحالات التى لا يتلقى فيها المرسل إليه البضائع من الناقل. ويراعى أن قواعد هامبورج بنصها على تحقق التسليم بوضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد تقر بشرط التسليم تحت الروافع حيث يتحقق التسليم بتمكين المرسل إليه من تفريغ البضائع المنقولة من السفينة.

(٣) وإما بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح النافذة فى ميناء التفريغ تسليم البضائع له[١].

---

(١) لمزيد من التفاصيل راجع، كمال حمدى: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع عام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، والاسكندرية، ١٩٩٨، بند ٣٧ وما يليه.

وإذ تعتد قواعد هامبورج بما يجرى عليه العمل من تعدد الأشخاص الذى يساهمون فى تنفيذ عقد النقل من الوجهة المادية تنص الفقرة الثالثة من المادة الرابعة على أنه يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه فيما يتعلق بتحديد فترة النقل البحرى، فضلا عن الناقل والمرسل إليه، مستخدمو أو وكلاء أى منهما.

وفيما يتعلق بالمسئولية عن التأخير فقد عرضنا من قبل لقيام مسئولية الناقل البحرى اذا تأخر فى تسليم البضائع. ويجب الاعتداد بما تنص عليه قواعد هامبورج من تحديد كيفية التسليم كضابط لتحديد فترة النقل البحرى(١).

(جـ) بطلان شروط الاعفاء والتخفيف من المسئولية:

يجب الإشارة إلى أن قواعد هامبورج لا تقتصر على تنظيم مسئولية الناقل البحرى وان كانت المسئولية تمثل محور أحكامها. وتتضمن قواعد هامبورج أحكاما خاصة بمسئولية الشاحن قبل الناقل البحرى وخاصة فى حالة شحن بضائع خطرة كما تتضمن أحكاما تفصيليه لسندات الشحن(٢).

وتلك مقدمة ضرورية للوقوف على منهج المشرع الدولى فى شأن ابطال الشروط المعدلة لأحكام مسئولية الناقل البحرى. ذلك أن قواعد هامبورج لا تبطل هذه الشروط فحسب وانما تبطل بوجه عام جميع الاتفاقات المخالفة لأحكامها،مما يصبغ عليها طابع القواعد الآمرة.

وفى ذلك تنص المادة ٢٣ فقرة أولى على أن كل شرط يرد فى عقد النقل البحرى أو فى سند الشحن أو فى أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحرى يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا فى حدود مخالفته لها. لكن البطلان لا يؤثر فى صحة الشروط الأخرى الواردة فى العقد أو الوثيقة التى يتضمنها.

---

(١) قرب مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٢٠.

(٢) أنظر النقد السافر للفقيه الفرنسى RODIERE بسبب «طموح» قواعد هامبورج فى محاولة تنظيم كافة جوانب عقد النقل البحرى، فى مقاله سابق الإشارة إليه:

La responsabilité du transporteur ..., P. 454 Nos 4 et s.

وتحرص المادة المذكورة على التأكيد على بطلان كل شرط يتضمن تنازلاً عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع لصالح الناقل أو كل شرط مماثل له.

ولا تستثنى قواعد هامبورج من البطلان، طبقا لما تقضى به الفقرة الثانية من المادة ٢٤٣، سوى الاتفاق على أن يزيد الناقل البحرى مسئوليته والتزاماته عما تقضى به أحكام الاتفاقية. ويراعى فى هذا الصدد أن الاتفاقية الدولية لا تشترط النص على تشديد مسئولية الناقل واتساع نطاق التزاماته فى سند الشحن. وبالتالى يجوز الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق خلافا للأحكام الواردة فى الاتفاقية فى شأن حجية سندات الشحن فى الإثبات(١).

ويلاحظ على أحكام قواعد هامبورج أنها تبطل كل اتفاق يخالف أحكام الاتفاقية يكون واردا فى احدى وثائق النقل البحرى: عقد النقل البحرى أو سند الشحن أو أية وثيقة أخرى مثبته لعقد النقل البحرى. ويتضح من ذلك أن الاتفاق الباطل هو ذلك الذى يتم قبل وقوع الحادث الذى ينشأ عنه الضرر حتما لأنه يعاصر ابرام عقد النقل البحرى للبضائع. وبالتالى ليس هناك ثمة ما يمنع فى أحكام الاتفاقية من الاتفاق على تعديل أحكام الاتفاقية اذا تم ذلك بعد وقوع الحادث الذى ينشأ عنه الضرر.

ومن جانب آخر تقضى الاتفاقية ببطلان كل شرط يخالف بطريقة مباشرة أو غير مباشرة أحكامها. وتشمل المخالفة المباشرة لأحكام الاتفاقية فيما يتعلق بمسئولية الناقل البحرى شروط الاعفاء من المسئولية، وشروط التخفيف منها بأقل مما تنص عليه، وتعديل عبء الإثبات الذى تفرضه على الناقل، والشروط المتعلقة بمدة تقادم دعوى المسئولية أو تعيين الجهة المختصة بالفصل بها على خلاف القواعد الآمرة الواردة فى الاتفاقية. أما المخالفة غير المباشرة لأحكام قواعد هامبورج فتشمل كل شرط أو اتفاق يقضى بتطبيق قانون دولة لا تلتزم بأحكام الاتفاقية أو بتطبيق معاهدة دولية أخرى. وفى مجال مسئولية الناقل

---

(١) كمال حمدى: القانون البحرى، ١٩٩٧، بند ٨٨٦.

البحرى يتعين أن تكون القواعد الواجبة التطبيق بموجب الشرط أو الاتفاق الذى يقع باطلاً مخالفة لأحكام قواعد هامبورج، ومثال ذلك أن تقيم مسئولية الناقل البحرى على أساس الخطأ الواجب اثباته أو تتوسع فى تقرير طرق دفع مسئولية عما تقرره الاتفاقية أو تقضى بتقادم دعوى المسئولية فى مدة أقصر من المدة التى تشير إليها الاتفاقية.

أما إذا كانت القواعد الواجبة التطبيق بموجب الشرط أو الاتفاق تتضمن حماية ابلغ من تلك التى توفرها قواعد هامبورج لا شك فى وجوب تطبيقها، ويمكن اعتبار قواعد قانون التجارة البحرية فى شأن النقل البحرى للبضائع من قبيل تلك القواعد الأصلح للشاحنين(١). ولا يعنى الأمر عدم تطبيق قواعد هامبورج مادامت شروط سريانها التلقائى متوافرة وانما يعمل بالقواعد الأصلح للشاحنين بوصفها اتفاقاً على تشديد مسئولية الناقل البحرى.

(د) دفع المسئولية:

تقوم مسئولية الناقل البحرى فى ظل قواعد هامبورج على أساس الخطأ المفترض، فالتزام الناقل بانجاز عملية النقل التزام ببذل عناية يفترض فيه عدم بذلها فى حالات الهلاك أو التلف أو التأخير.

ولذلك تنص المادة الخامسة فقرة أولى من الاتفاقية الدولية على أن الناقل البحرى يستطيع دفع المسئولية اذا اثبت أنه اتخذ هو أو تابعوه أو نوابه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من التدابير لمنع وقوع الضرر.

ومؤدى ذلك أن الناقل البحرى لا يلزم بإثبات السبب الأجنبى الذى نتج عنه الضرر لدفع مسئوليته وانما يكفيه اثبات اتخاذ جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر . ولكن الأمر لا يعنى عدم جواز اقامة الدليل على السبب الأجنبى لأنه

---

(١) قرب بشأن أولوية تطبيق قانون التجارة البحرية على الاتفاق على تطبيق معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤: محمد فريد العرينى: نقل البضائع بحرا بين معاهدة سندات الشحن وقانون التجارة البحرية الجديد، سابق الإشارة إليه، بند ١٤.

متى ثبت نفى رابطة السببية بين سلوك الناقل والضرر لا يكون الناقل البحرى مسئولاً عن تعويض هذا الضرر(١).

ولمزيد من التوضيح نشير إلى أنه يمكن اثارة الخلاف حول الإثبات الذى يكلف به الناقل البحرى من حيث اتخاذ جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر: فقد ينتهج البعض تفسيرا موسعا لهذا الإثبات ويشترط الدليل الإيجابى على انتفاء الخطأ. ومعنى ذلك إذا كان سبب الحادث الذى أدى إلى وقوع الضرر مجهولاً لا يتحمل الناقل البحرى تبعة الأضرار الناجمة عنه اذ لا يكلف الناقل باثبات وقوع الحادث. وقد يذهب البعض الآخر إلى عكس ذلك باشتراط إقامة الدليل السلبى الذى أدى إلى وقوع الحادث مع ضرورة الإثبات أن هذا الحادث لا يرجع إلى خطأ منه أى أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع مثل هذا الحادث. ويترتب على ذلك أن الناقل البحرى يتحمل تبعة السبب المجهول.

والإختلاف الجوهرى بين الإتجاهين المتقدمين أنه يكفى طبقا للرأى الأول لكى يتحلل الناقل البحرى من المسئولية أن يثبت أنه اتخذ هو أو تابعوه أو نوابه جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع أى ضرر بوجه عام، فى حين أنه يلزم طبقا للرأى الثانى إقامة الدليل على اتخاذ جميع التدابير المعقولة لتفادى الحادث الذى وقع بالذات والذى نشأ عنه الضرر.

وبعبارة أخرى يكفى طبقاً للرأى الأولى إثبات أن السفينة كانت صالحة للملاحة البحرية وروعى فى شأنها أحكام خطوط الشحن والقواعد الخاصة بأمنها، وأنها تخضع لصيانة دورية دقيقة، وكانت مزودة بالوقود الكافى لاتمام الرحلة البحرية عند القيام، وأن الإبحار تم متى كانت الأحوال الجوية تسمح بذلك، ولم يخل الربان بالتزامه بالاستعانة بمرشد، وأنه يتوافر فى أفراد الطاقم شروط الكفاية الفنية من واقع حيازتهم للإجازات التى تتطلبها القوانين واللوائح، وأخيرا أن الربان حصل قبل الإبحار على كافة المعلومات اللازمة لضمان سلامة الرحلة البحرية.

---

(١) بل الغالب أن يضطر الناقل البحرى إلى إثبات السبب الأجنبى لدرء المسئولية عنه: كمال حمدى، القانون البحرى، المرجع السابق، بند ٨٧٧.

وطبقاً للرأى الثانى لا يكفى اقامة الدليل على مختلف هذه الأمور وانما يجب على الناقل البحرى اثبات اتخاذه كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع ذلك الحادث الذى وقع بالفعل ونشأ عنه الضرر. المثال على ذلك اقامة الدليل على اتخاذ التدابير النعقولة لمنع انقلاب السفينة بفعل هياج البحر الناشئ عن الزلزال فى قاع البحر متى كان متوقعاً[١].

وبالرجوع إلى النص الأصلى لقواعد هامبورج المحرر باللغة الفرنسية يتبين لنا أن الاتفاقية تميل إلى تبنى الإتجاه الثانى فيما يتعلق بالإثبات الملقى على عاتق الناقل البحرى، ولاشك أنه اتجاه يفضى إلى مزيد من الحماية لمصالح الشاحنين. فالمادة الخامسة فقرة أولى تقرر مسئولية الناقل البحرى عن الضرر الذى نتج عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخير فى تسليمها إذا كان الحادث الذى أدى إلى الهلاك أو التلف أو التأخير وقع حال البضاعة فى عهدة الناقل. فالنص اذن يعتد بحادث بعينه هو ذلك الذى أدى إلى الهلاك أو التلف أو التأخير. ثم يستطرد النص ليقرر عدم مسئولية الناقل اذا اثبت أنه اتخد هو أو تابعوه أونوابه جميع التدابير التى يلزم اتخاذها بشكل معقول لتفادى الحادث وتبعاته، مما يشير إلى أن المقصود بالحادث هو ذلك الحادث بعينه الذى أدى إلى الهلاك أوالتلف أو التأخير.

وبما أن الناقل البحرى ملزم باثبات اتخاذ التدابير المعقولة، أى تلك التى يمكن تطلبها من الناقل المعتاد فى الظروف المماثلة، لمنع وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر فقد يعجز الناقل البحرى عن اقامة الدليل على ذلك ويكون بالتالى مسئولا عن الضرر. ولكن يثور التساؤل حول ما إذا كان فى امكان الناقل البحرى اقامة الدليل على عدم تأثير التدابير المعقولة، بمعنى اثبات أن التدابير التى لم يتخذها الناقل أوعجز عن اثبات اتخاذه لها ليس من شأنها التأثير فى منع وقوع الضرر، فسواء كان الناقل البحرى قد اتخذها أو لم يتحذها كان الضرر متحققاً لا محال. ومؤدى ذلك أنه يتعين على الناقل اثبات سبب الصرر للتدليل على عدم تأثير التدابير فى حدوثه.

---

(١) جلال وفاء محمدين: مدى فعالية ...، سابق الإشارة إليه، ص ٥٥- ٥٩.

الواقع أنه لا يتأتى للناقل البحرى ذلك إلا إذا اثبت السبب الأحنبى فى وقوع الضرر، بالتالى تنتفى كل رابطة سببية بين سلوك الناقل والضرر. ولكن يتعين أن يكون السبب الأجنبى هو المصدر الوحيد للضرر، فمتى ساهم عدم إتخاذ التدابير المعقولة مع السبب الأجنبى فى وقوع الضرر يبقى الناقل البحرى مسئولاً لأنه لا يستقيم القول بإنعدام كل تأثير للتدابير فى وقون الضرر.

ويلاحظ أخيراً أن الإتفاقية الدولية لا تشير إلى حكم مسئولية الناقل البحرى فى حالة إثبات استحالة اتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقع الضرر. والفرض هنا أنه ما من شك فى تأثير عدم اتخاذ تلك التدابير فى وقوع الضرر ولكن عدم اتخاذها لا يرجع إلى خطأ أو اهمال من الناقل البحرى أو تابعيه أو نوابه وانما يرجع إلى قوة قاهرة حالت دون اتخاذها. ويترتب على ذلك أن الناقل البحرى يتحمل تبعة القوة القاهرة التى حالت دون اتخاذ هذه التدابير. أما فى الفروض التى يتسبب فيها الشاحن بخطأ منه أو من نوابه أو من تابعيه فى عدم اتخاذ الناقل للتدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر فانه لا يكون مسئولا عن جبر هذا الضرر(١).

(هـ) الحد الأقصى للتعويض:

تتضمن المادة السادسة من قواعد هامبورج القواعد الخاصة بحدود مسئولية الناقل البحرى. ونجدر الإشارة إلى أنها تتضمن حكما مماثلا لحكم القانون المصرى فيما يتعلق بتعيين الحد الأقصى للتعويض فى حالة نقل البضائع فى حاويات(٢).

- ومن جانب آخر لم تشر قواعد هامبورج إلى الإعلان عن المصلحة فى المحافظة على البضائع، ولكن الفقرة الرابعة من المادة ٦ تقضى بجواز الاتفاق

---

(١) قارن محمد بهجت قايد: مسئولية الناقل البحرى للبضائع فى اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٤٥.

(٢) المادة ٢٣٣ فقرة ٢ من قانون التجارة البحرية، ونصها على أنه إذا جمعت الطرود أو الوحدات فى حاويات، وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية عد كل منها طرداً أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بالحد الأعلى للمسئولية. وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طرداً أو وحدة مستقلة.

بين الناقل والشاحن على تعيين حدود للمسئولية تتجاوز الحدود التى تقضى بها أحكامها. ولا شك أن الإعلان المتقدم يفضى إلى تقرير مسئولية الناقل البحرى فى حدود القيمة المعلن عنها فيكون اتفاقاً صحيحاً فى مفهوم قواعد هامبورج.

ونعرض الآن لكيفية تعيين الحد الأقصى للتعويض طبقا لأحكام الاتفاقية الدولية، إلا أن حساب التعويض يتأثر بوصف قواعد هامبورج من القواعد الدولية وذلك بالنظر إلى الوحدة الحسابية التى تستخدمها فى تعيين التعويض الذى يلتزم الناقل بأدائه.

(١) تعيين الحد الأقصي للتعويض:

تميز المادة السادسة فقرة أولى بين حالتى المسئولية عن الهلاك والتلف من جانب وبين حالة المسئولية عن التأخير من جانب آخر، وتضع فضلا عن ذلك ضابطا عاما لمجموع التعويضات.

(أ) الحد الأقصي للتعويض عن الهلاك والتلف:

طبقاً للبند (أ) من الفقرة المشار إليها تحدد مسئولية الناقل البحرى عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٢,٥ وحدة حسابية عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالى للبضائع الهالكة أو التالفة، أيهما أكبر.

ويتضح من ذلك أن قواعد هامبورج، أسوة بما اتجه إليه قانون التجارة البحرية، تقيس الحد الأقصى للتعويض على ضوء أساسين، أحدهما عدد الطرود أو وحدات الشحن والآخر الوزن الإجمالى للبضاعة، على الا يعتد القاضى الا بالحد الأعلى الذى يتحدد على ضوء الأساسين المتقدمين[١].

وتقضى الفقرة الثالثة من المادة السادسة بأنه يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها فى المادة ٢٦ من الإتفاقية، والتى نتولى بيانها عند الحديث عن كيفية حساب التعويض.

---

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٢٥.

(ب) الحد الأقصى للتعويض عن التأخير:

طبقا للبند (ب) من المادة السادسة فقرة أولى تحدد مسئولية الناقل البحرى عن التأخير فى تسليم البضائع بمبلغ يعادل مثلى ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على الا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحرى للبضائع.

ويلاحظ إذاً أن الاتفاقية الدولية لم توحد بين المسئولية عن الهلاك أو التلف والمسئولية عن التأخير فيما يتعلق بتعيين الحد الأقصى للتعويض، وذلك خلافا لقانون التجارة البحرية الذى لم يميز فى هذا الصدد بين حالات المسئولية المختلفة(١).

ويتحدد الحد الأقصى للتعويض عن التأخير بمثلى ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة. فإذا فرضنا أن أجرة النقل عن هذه البضائع كان ألف جنيه فإن الحد الأقصى للتعويض يكون الفين وخمسمائه جنيه.

إلا أن المشرع وضع قيدا على تعيين الحد الأقصى للتعويض على هذا النحو يتمثل فى عدم تجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحرى للبضائع. ويفترض المشرع الدولى إذاً أن تثور مسئولية الناقل البحرى عن التأخير فى تسليم جزء من البضائع فحسب، وفى هذه الحالة لا يجوز أن يزيد مقدار التعويض على أجرة النقل المستحقة عن جميع البضائع اذا تجاوز مثلى ونصف مثل الأجرة المستحقة عن نقل البضائع المتأخرة إجمالى الأجرة.

فإذا فرضنا أن الأجرة المقررة بموجب عقد النقل البحرى ١٢٠٠ جنيه وتأخر الناقل فى تسليم البضائع التى تقابل أجرة نقلها نصف الأجرة الإجمالية أى ٦٠٠ حنيه. ففى هذه الحالة يكون مثلى ونصف مثل الأجرة المستحقة عن

---

(١) لمزيد من التفاصيل ، راجع جلال وفاء محمدين: مدى فعالية ....، سابق الإشارة إليه، ص ٦٤ وما يليها.

البضائع المتأخرة ١٥٠٠ جنيه مما يجاوز إجمالى أجرة النقل فيصير الحد الأقصى للتعويض ١٢٠٠ جنيه.

أما إذا فرضنا فى المثال السابق أن الناقل تأخر فى تسليم ربع البضائع فتكون الأجرة المقررة عنها ٤٠٠ جنيه، ويكون مثلى ونصف مثل هذه الأجرة ٧٥٠ جنيه مما يقل عن إجمالى أجرة النقل فيكون الحد الأقصى للتعويض ٧٥٠ جنيه.

(جـ) الضابط العام لمجموع التعويضات المقررة:

رأينا كيف تميز قواعد هامبورج بين المسئولية عن الهلاك أو التلف والمسئولية عن التأخير فيما يتعلق بتعيين الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بأدائه. وإذ يمكن أن تثار مسئولية الناقل البحرى فى أكثر من حالة بمناسبة تنفيذ عقد نقل بحرى واحد وضعت قواعد هامبورج ضابطا عاما لمجموع التعويضات التى يلتزم الناقل البحرى الوفاء بها.

فطبقا للبند (جـ) من المادة السادسة فقرة أولى لا يجوز فى أى حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسئولية الناقل البحرى بمقتضى البندين (أ)- أى المسئولية عن الهلاك أو التلف - و (ب) - أى المسئولية عن التأخير - من هذه الفقرة معا، الحد الذى كان ليتقرر بموجب البند (أ) بفرض هلاك جميع البضائع التى يسأل بشأنها الناقل هلاكا كليا.

فلو أن الناقل البحرى مسئول عن تلف نصف البضائع المنقولة مثلا كما أنه مسئول عن التأخير فى تسليم النصف الآخر، يتم تعيين الحد الأقصى للتعويض عن التلف من جانب ويتم تعيين الحد الأقصى للتعويض عن التأخير من جانب آخر، وعلى ضوئها يتحدد مقدار التعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بدفعه عن المسئوليتين. ولكن يجب حساب التعويض الذى كان يلتزم الناقل البحرى بدفعه اذا فرضنا أن جميع هذه البضائع كانت قد هلكت هلاكا كليا مع أخذ الحد الأقصى للتعويض عن هذه الحالة فى الاعتبار. فإذا اتضح أن مجموع مبلغ التعويض عن التلف ومبلغ التعويض عن التأخير يجاوز مبلغ التعويض عن

الهلاك الكلى بفرض حدوثه، لا يكون الناقل البحرى ملتزما بأداء ما يجاوز المبلغ المحدد عن الهلاك الكلى. ولكن متى كان مجموع مبالغ التعويض يقل عن المبلغ المحدد عن الهلاك الكلى امكن للمضرور الحصول على مجموع المبلغين(١).

وكأن الاتفاقية الدولية تفترض أن أقصى ما يمكن تحميله للناقل البحرى هو التعويض عن الهلاك الكلى للبضائع التى يسأل بشأنها، وذلك أيا كانت حالة المسئولية التى تثار.

ولقد اضطرت الاتفاقية إلى تبنى هذا الضابط لمجموع التعويضات التى يلتزم الناقل البحرى بدفعها بسبب اختلاف طريقة تعيين الحد الأقصى للتعويض عن أى من الهلاك والتلف من جانب وعن التأخير من جانب الآخر. ولقد تفادى المشرع المصرى هذه التعقيدات فى حساب التعويض المقرر للمضرور بتوحيده لكيفيه تعيين الحد الأقصى للتعويض عن كل من الهلاك أو التلف أو التأخير.

(٢) كيفية حساب التعويض:

لا يثير حساب التعويض عن التأخير صعوبة خاصة فى ظل قواعد هامبورج، لأن الحد الأقصى للتعويض يتحدد على أساس من أجرة النقل التى تكون متقومة فى احدى العملات الوطنية. وما على القاضى، بفرض اختلاف عملته الوطنية عن العملة التى تحددت بها الأجرة، سوى تحويل قيمة العملة الأجنبية إلى ما يوازيها من العملة الوطنية لتحديد الحد الأقصى للتعويض. أما مقدار التعويض ذاته فيتم تقويمه دائما فى العملة الوطنية.

لكن الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو التلف هو الذى يثير بعض الصعوبات فى ظل قواعد هامبورج، لأنها تستخدم وحدة حسابية خاصة تحدد المادة ٢٦ المقصود منها.

---

(١) كمال حمدى: مسئولية الناقل البحرى ...، سابق الإشارة إليه، بند ١٧.

وطبقا لهذه المادة يقصد بالوحدة الحسابية التى يحدد على أساسها الحد الأقصى للتعويض حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى.

وحقوق السحب الخاصة هى وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولى وفصلها تماما عن الذهب بعد أن هجر النظام الدولى قاعدة الذهب. وفى عام ١٩٧٤ تم تقويمها على أساس مجموعة عملات ست عشر دولة من اعضاء الصندوق على أن يدخل الدولار الأمريكى فى تحديد هذه الحقوق بنسبة ٣٣٪ والجنيه الاسترلينى بنسبة ٢٪ والمارك الألمانى بنسبة ١٢٪ والفرنك الفرنسى بنسبة ٣٪ والين اليابانى بنسبة ٧٪ والدولار الكندى بنسبة ٦٪ وبعض العملات الأخرى بنسب متفاوتة، ويكتفى صندوق النقد الدولى حاليا بتحديد حقوق السحب الخاصة على أساس مجموعة العملات الرئيسية الأربع: الدولار الأمريكى والين اليابانى واليورو والجنيه الاسترلينى. ويلاحظ أن لمجلس إدارة الصندوق تعديل النسب التى تساهم أى من هذه العملات فى تقويم حق السحب الخاص(١).

ويتم حساب الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو التلف بواسطة حق السحب الخاص، سواء على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن (٨٣٥ من حقوق السحب الخاصة عن كل طرد أو وحدة) أو على أساس الوزن الإجمالى للبضائع (٢ من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو جرام).

وتقضى المادة ٢٦ المشار إليها بتحويل مبالغ التعويض إلى العملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة فى تاريخ صدور الحكم بالتعويض أو فى التاريخ الذى يتفق عليه الأطراف.

وعن قياس قيمة العملة الوطنية بالنسبة إلى الحدود القصوى للتعويضات تميز الاتفاقية الدولية بين الدول الأعضاء فى صندوق النقد الدولى والدول غير

---

(١) LATRON: Fonds Monétaire International: Droits de Tirage Spéciaux: Incidence sur les Conventions maritimes internationales, Droit Maritime Français, No, 360, Décembre 1978, P. 751.

الأعضاء فيه. فبالنسبة للدول الأعضاء في الصندوق تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التى يطبقها الصندوق والتى تكون سارية فى تاريخ صدور الحكم أو فى التاريخ المتفق عليه بحسب الأحوال على عملياته ومعاملاته. ذلك أن عضوية الدولة فى الصندوق تبرر التزامها بهذه الطريقة للتقييم.

أما بالنسبة للدول غير الأعضاء فى صندوق النقد الدولى فتحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بالطريقة التى تحددها كل دولة بالنسبة إلى عملتها. وجدير بالإشارة إلى أن الفقرة الثانية من المادة ٢٦ تجيز للدول غير الأعضاء فى الصندوق والتى لا تبيح قوانينها تطبيق أحكام حساب التعويض على أساس حقوق السحب الخاصة أن تعلن عند الانضمام إلى قواعد هامبورج أو فى أى وقت لا حق أن حدود المسئولية التى تنص عليها هذه الاتفاقية تتحدد بعدد الوحدات من الفرنك بوانكاريه التى يبينها النص ذاته(١).

وعلى كل حال فإن مصر عضو فى صندوق النقد الدولى وبالتالى يمكن حساب الحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو التلف على أساس حقوق السحب الخاصة، ولا مجال للخوض فى تفاصيل حسابه على أساس الفرنك بوانكاريه. والأمر لا يتعلق الا بكيفية حساب التعويض فلا تحكم المحاكم المصرية به الا بعد تقويمه بالجنيه المصرى.(٢)

---

(١) وتجدر الإشارة إلى أن ازدواج تعيين الحدود القصوى للتعويضات بين وحدات السحب الخاصة والفرانك بوانكارية فى قواعد هامبورج يلزم القاضى المصرى بتحديد قيمة هذا الأخير فى ضوء قيمته المقابلة من حقوق السحب الخاصة، ولا مجال لتطبيق ثمة نص تشريعى وطنى يحدد سعراً رسمياً للذهب.

(٢) ونشير أخيرا إلى عدم تناولنا لأحكام المسئولية غير المحدودة للناقل البحرى للبضائع فى ظل قواعد هامبورج لتطابقها مع الأحكام السابق عرضها فى ظل قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والذى فى الواقع اقتبسها كلية من الاتفاقية الدولية. لذلك نكتفى بالإحالة إلى تلك الأحكام.

الفصل الرابع

النقل البحري للأشخاص

أدي اختراع الآلة البخارية إلي تحقيق قدر كبير من الأمان للرحلات البحرية، فى الوقت الذى اتسعت فيه رقعة السفن مما جعل النقل البحرى سبيلا آمناً ومريحاً لانتقال الأفراد عبر البحر(١). لذلك شهد القرن التاسع عشر فترة ازدهار النقل البحرى للأشخاص إلي أن صار الطيران متفوقاً علي الملاحة البحرية فى نقل الأفراد عبر الدول نظراً للسرعة الفائقة التى تتسم بها الطائرة والامان الذى صار يشاهده مجال الطيران(٢).

ومع ذلك يبقي للنقل البحرى للأشخاص أهميته وإن كانت محدودة إذا كان الغرض منه هو مجرد انتقال الأشخاص إلي مكان الوصول. أما إذا صار النقل البحرى وسيلة تحقيق رحلة سياحية لركاب السفينة فإنه يبقي لهذا النقل أهميته الكبري، وهو ما يفسر الاهتمام التشريعى بتنظيم الرحلات البحرية السياحية(٣).

ونبدأ دراستنا للنقل البحرى للأشخاص ببيان القواعد المنظمة له، ثم نعرض للأحكام الخاصة بعقد النقل وأخيراً لتلك المتعلقة بالرحلات البحرية السياحية.

المبحث الأول

القواعد المنظمة للنقل البحري للأشخاص

أسوة بالنقل البحرى للبضائع تزداد أهمية النقل البحرى الدولى للأشخاص مقارنة بالنقل الداخلى، ومع ذلك توجد قواعد وطنية تنظم هذا النوع للنقل وأخري دولية، نعرض لها تباعاً.

---

(١) RODIERE : Droit maritime, Précis Dalloz, Paris, 8° édition 1979, No 395.

(٢) مصطفى كمال طه : القانون البحرى ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، بند ٤٣٥ .

(٣) Maritime cruises. Croisières maritimes .

وانظر فى المعنى المتقدم، أحمد زكي عويس : عقد نقل المسافرين بحراً وأمتعتهم، دراسة مقارنة فى الفقه الإسلامى والقانون البحرى ، رسالة ماجستير فى الفقه المقارن ، بدون تاريخ ، ص١٧ .

المطلب الأول

القواعد الوطنية المنظمة للنقل البحري للأشخاص

خصص قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ المواد من ٢٤٨ إلي ٢٧٨ للنقل البحرى للأشخاص.

وتتوزع هذه المواد بين فرعين: الأول مخصص لعقد النقل البحرى للأشخاص، ويضم المواد من ٢٤٨ إلي ٢٧٢، بينما الثانى مخصص للرحلات البحرية السياحية، ويشمل المواد من ٢٧٣ إلي ٢٧٨ من القانون.

وتسرى نصوص قانون التجارة البحرية علي عقود النقل البحرى للأشخاص بمقابل. ولقد رأينا من قبل أن قانون التجارة البحرية اشترط فى النقل البحرى الخاضع لأحكامه أن يكون مقابل أجرة[١]. وبما أن تعريف النقل فى ذلك القانون لم يميز بين نقل البضائع ونقل الأشخاص، فإنه يترتب علي اشتراط الأجرة عدم سريان أحكام القانون علي النقل المجانى[٢].

ومن جهة أخرى لا تسرى نصوص قانون التجارة البحرية بشأن النقل البحرى للأشخاص ما لم يكن هناك عقد تم إبرامه بين الناقل البحرى والراكب، وهو ما يترتب عليه عدم سريان أحكام القانون علي الركاب المتسللين خفية إلي السفينة بقصد السفر[٣]. ولقد نص قانون التجارة البحرية صراحة علي عدم سريان أحكامه علي الركاب المتسللين[٤].

وجدير بالإشارة إلي أن كثيراً ما يصاحب الأفراد ما يكلفون الناقلين البحريين بنقله من حيوانات حية علي متن السفينة، كما يمكن لبعض مرسلى البضائع مطالبة الناقلين بمصاحبة بضائعهم أثناء الرحلة البحرية للسفينة[٥].

---

(١) المادة ١٩٦ من قانون التجارة البحرية.

(٢) كمال حمدى، القانون البحرى، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧، بند ٩٤٢.

(٣) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٦.

(٤) المادة ٢٦٥ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية.

(٥) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٥.

وفى هذه الحالة يخضع نقل من يرافق الحيوانات الحية أو البضائع المنقولة بحراً للقواعد المنظمة للنقل البحرى للأشخاص(١) .

وعلي العكس من ذلك لا تسرى القواعد المنظمة للنقل البحرى علي سباقات اليخوت بشأن العلاقة الناشئة بين منظم السباق والمتسابقين ومن قد يتواجد من معاونين لهم علي متن هذه اليخوت(٢) .

المطلب الثاني

القواعد الدولية المنظمة للنقل البحري للأشخاص

هناك أربع اتفاقيات دولية تم التوقيع عليها من أجل تنظيم جوانب مختلفة للنقل البحرى للأشخاص. وهذه الاتفاقيات هى:

(١) الاتفاقية الدولية الموقعة فى بروكسيل بتاريخ ١٠/١٠/١٩٥٧ الخاصة بالركاب المتسللين . وهذه الاتفاقية لم توقع عليها مصر .

(٢) الاتفاقية الدولية الموقعة فى بروكسيل بتاريخ ٢٩/٤/١٩٦١ المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر . ولقد صدقت عليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤ (٣) . إلا أن نشر الاتفاقية فى الجريدة الرسمية تأخر بضعة سنوات لينص قرار وزير الخارجية بنشرها على بدء العمل بها اعتباراً من تاريخ ٤/٦/١٩٦٤ (٤) .

(٣) الاتفاقية الدولية الموقعة فى بروكسل فى ٢٧/٦/١٩٦٧ الخاصة بنقل أمتعة الركاب بحراً. إلا أن هذه الاتفاقية لم تدخل أبداً حيز النفاذ دولياً لامتناع جميع الدول عن التصديق عليها(٥) .

(٤) الاتفاقية الدولية الموقعة فى أثينا بتاريخ ١٣/١٢/١٩٧٣ الخاصة بالنقل البحرى للركاب وأمتعتهم والتى تقرر حلولها محل اتفاقيتى بروكسل لعام

---

(١) المادة ٢٦٥ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية.

(٢) RODIERE, op. cit., No 398.

(٣) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٥ .

(٤) الجريدة الرسمية، العدد ٤١، ١٠/١٠/١٩٦٨ .

(٥) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٥ .

١٩٦١ و١٩٦٧ . ولقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ دوليًا فى ١٩٨٧/٤/٢٨ ، وانضمت إليها مصر وقامت بإيداع وثيقة التصديق عليها لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية ، وديع الاتفاقية ، فى ١٨/ ١٠/ ١٩٩١ . كما انضمت مصر فى ذات التاريخ إلى البروتوكول الثانى المعدل للاتفاقية ، وهو الذى تم توقيعه فى ٢٩/٣/ ١٩٩٠ (١) . وبالتالى بدأ العمل بالاتفاقية الأصلية فى مصر فى ١٦/ ١/ ١٩٩٢ (٢) ، بينما لم يدخل البروتوكول حيز النفاذ دولياً .

وتسرى أحكام الاتفاقية إذا توافر الشرطان الآتيان : أن يكون النقل دوليًا من جهة ، وأن تتوافر بشأنه إحدى الحالات المنصوص عليها فى الاتفاقية من جهة أخرى(٣) .

أولاً : دولية النقل : يكون النقل البحرى للركاب دولياً فى فرضين :

الأول : هو وقوع ميناء القيام وميناء الوصول فى دولتين مختلفتين .

الثاني : هو وقوع ميناء القيام وميناء الوصول فى دولة واحدة إذا كان مقرراً رسو السفينة فى ميناء دولة أخرى .

ثانيًا : حالات سريان الاتفاقية : بالإضافة إلى دولية النقل ، حددت الاتفاقية ثلاث حالات تسرى فى أى منها أحكامها ، وهذه الحالات هى :

---

(١) لقد تم التوقيع على ثلاثة بروتوكولات معدلة لاتفاقية أثينا : الأول تم التوقيع عليه فى ١٩٧٦/١١/١٩ بشأن الأخذ بحقوق السحب الخاصة كوحدة قياس الحدود القصوى للتعويضات . وقد دخل حيز النفاذ دولياً فى ١٩٨٩/٤/٣٠ ، إلا أن مصر لم تنضم إليه . والبروتوكول الثانى هو الذى انضمت إليه مصر ويتعلق برفع الحدود القصوى للتعويضات ، بينما البروتوكول الثالث هو ذلك الذى تم التوقيع عليه فى ٢٠٠٢/١١/١ بشأن المسئولية الموضوعية للناقل البحرى فى حالات الوفاة والإصابات البدنية فى حدود ٢٥٠,٠٠٠ حق من حقوق السحب الخاصة والمسئولية المبنية على الخطأ المفترض فيما يجاوز ذلك حتى ٤٠٠,٠٠٠ حق . إلا أن البروتوكولين الثانى والثالث لم يدخلا حيز النفاذ دولياً حتى الآن . انظر فى ذلك :

KASTELA, KAVACEVIC and TEPES : A contribution to recognizing carrier's liability in international carriage by air and sea, at www.lchancerylane.com

(٢) وذلك تطبيقاً للمادة ٢٤ فقرة (٩٢ من الاتفاقية التى تحدد تاريخ نفاذ أحكامها بالنسبة إلى الدول المنضمة إليها فى اليوم التسعين التالى لإيداع وثيقة التصديق .

(٣) المادة الأولى فقرة (٩) من الاتفاقية .

(أ) إذا كانت السفينة ترفع علم أو مسجلة فى دولة متعاقدة.

(ب) إذا كان عقد النقل قد تم إبرامه فى دولة متعاقدة.

(جـ) إذا وقع مكان القيام أو مكان الوصول، طبقاً للعقد، فى دولة متعاقدة[١].

إلا أنه يلاحظ أنه لا يكفى أن يكون نقل الركاب بحراً دولياً وأن تتوافر إحدي الحالات المنصوص عليها فيها كى تجد أحكامها مجالاً للتطبيق. ذلك أن الاتفاقية قد نصت من جهة علي عدم سريان أحكامها علي النقل الذى يتم بواسطة الزحافات الهوائية[٢]، وعلي عدم سريانها من جهة أخري علي نقل الركاب المتسللين إلي السفينة[٣].

وفى المقابل حرصت الاتفاقية علي تأكيد سريان أحكامها علي عمليات نقل الأشخاص المرافقين للحيوانات الحية أو للبضائع المنقولة بحراً[٤]. كما أنها علقت سريان الاتفاقية علي الأضرار النووية علي عدم خضوع النقل للاتفاقيات الدولية المختصة بذلك[٥].

المبحث الثاني

عقد النقل البحري للأشخاص

نتناول دراسة عقد النقل البحرى للأشخاص من خلال ثلاثة مطالب، نعرض فى الأول لإثبات العقد، ثم نعرض فى الثانى لآثار العقد، بينما نتناول فى المطلب الثالث أحكام مسئولية الناقل البحرى للأشخاص.

---

(١) المادة الثانية فقرة (١) من الاتفاقية.

(٢) المادة الأولي فقرة (٣) من الاتفاقية.

(٣) المادة الأولي فقرة (٤) بند (أ) من الاتفاقية.

(٤) المادة الأولي فقرة (٤) بند (ب) من الاتفاقية.

(٥) المادة ٢٠ من الاتفاقية.

المطلب الأول

إثبات عقد النقل البحري للأشخاص

رأينا بمعرض الحديث عن النقل البحرى للبضائع أن قانون التجارة البحرية يتطلب إثبات عقد النقل البحرى بالكتابة(١) . وبما أن المشرع لم يميز فى هذا الصدد بين نقل البضائع ونقل الأشخاص، فإنه يلزم كذلك إقامة الدليل علي عقد النقل البحرى للأشخاص بالكتابة(٢) .

وتجدر الإشارة فى هذا المقام إلي أن عقد النقل البحرى للأشخاص عقد رضائى ينعقد بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين طرفيه: الناقل البحرى والراكب، ولا يتطلب بشأنه المشرع الكتابة كركن شكلى فيه(٣) . لكن الكتابة شرط لإثبات العقد، خروجاً علي مبدأ حرية الإثبات فى المواد التجارية(٤) .

ويتحقق إثبات العقد عن طريق الوثيقة التى يصدرها الناقل للراكب، والتى تعرف بتذكرة السفر . ويحدد القانون البيانات الواجب توافرها فيها علي وجه الخصوص. وهذه البيانات هى:

(١) اسم الناقل.

(٢) بيان عن الرحلة.

(٣) اسم السفينة.

(٤) ميناء القيام وتاريخه وميناء الوصول وتاريخه والموانى المتوسطة المعينة لرسو السفينة.

(٥) أجرة النقل.

---

(١) المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحرية.

(٢) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٤٩.

(٣) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٦. أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص٥١.

(٤) يعد عقد النقل البحرى عملاً تجارياً بالنسبة إلي الناقل البحرى تطبيقاً للمادة السادسة فقرة ثانية بند (٤) من قانون التجارة، وقد يكون عملاً تجارياً بالتبعية بالنسبة إلي الراكب إذا كان تاجراً ويبحر لحاجات تجارته. انظر فى ذلك: RODIERE, op. cit., No 400.

(٦)الدرجة ورقم الغرفة التى يشغلها المسافر أو مكانه فى السفينة[١].

ويتضح من ذلك أنه يجب تضمين تذكرة السفر البيانات التى من شأنها تعيين عناصر الرحلة البحرية من حيث تحديد أطراف العقد، وبيان الرحلة، والسفينة التى تقوم بها، وموانى القيام والوصول والرسو، وتاريخ القيام بالرحلة وانتهائها، والدرجة التى يشغلها المسافر علي متن السفينة، وأجرة النقل. ويشير البند الأخير من التعداد إلي التمييز بين ركاب الغرف وركاب السطح، وهو تمييز الطوائف الركاب ينعكس لا محال علي نوعية الخدمات المقدمة من الناقل إلي الركاب أثناء الرحلة البحرية[٢].

ولا تعتبر البيانات المذكورة فى نص القانون واردة علي سبيل الحصر، وإنما يأتى تعداد البيانات الواجب تضمينها فى تذكرة السفر علي سبيل المثال. ويبين ذلك من عبارة علي وجه الخصوص التى يذكرها النص. وبالتالى يحق للطرفين إضافة بيانات أخري إلي تذكرة السفر وهى تلك التى يقدران أهمية بيانها فى وثيقة النقل[٣].

وتجرى عادة الناقلين البحريين علي تدوين الشروط العامة للنقل فى تذكرة السفر، وهى الشروط التى يعلن الناقل قبول إنجاز عملية النقل بمقتضاها. وإذ يتحدد المضمون الاتفاقى للعقد بما تحتوى عليه تذكرة السفر من شروط، يتسم عقد النقل بطابع الإذعان لا يترك المجال لأية مساومة من قبل الراكب حول هذه الشروط[٤]. ولئن كان حسن إرادة مشروع النقل هو الذى يملى توحيد النظام القانونى لعقود النقل التى يبرمها الناقل مع مختلف الراكبين، إلا أنه يمكن للقاضى تطبيقاً للقواعد العامة تعديل بعض الشروط التى قد تبدو له تعسفية

---

(١) المادة ٢٤٨ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية.

(٢) RODIERE, op. cit., No398.

(٣) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٥٠.

(٤)مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٦.

بمصالح الراكب أو إعفاء هذا الأخير منها مما يعيد التوازن إلي العقد المبرم بين الطرفين[1] .

الأصل فى تذكرة السفر هو صدورها باسم المسافر ، فلا يجوز إصدارها لأمر المسافر أو للحامل. ويترتب على ذلك عدم جواز تداول تذكرة السفر بطرق التداول التجارية، بل إن القانون يشترط موافقة الناقل البحرى إذا أراد المسافر التنازل عن تذكرة السفر إلي شخص أخر[2] .

ومع ذلك يلاحظ أن بعض عمليات النقل البحرى للأشخاص لا تحتمل صدور تذكرة سفر تحوى البيانات التى نص عليها القانون. لذلك أجاز القانون استبدال وثيقة أخري بتذكرة السفر يبين فيها اسم الناقل والخدمات التى يلتزم بتأديتها إذا كانت حمولة السفينة الكلية لا تزيد علي عشرين طناً بحرياً أو كانت السفينة تقوم بخدمات داخل الميناء أو فى مناطق محدودة تعينها السلطات البحرية[3] . وتقوم هذه الوثيقة المختصرة مقام تذكرة السفر فى إثبات عقد النقل بالدليل الكتابى[4] .

المطلب الثاني

آثار عقد النقل البحري للأشخاص

يعتبر عقد النقل البحرى للأشخاص عقداً ملزماً للجانبين، فهناك التزامات تقع علي عاتق الناقل البحرى كما أن هناك التزامات يتحملها الراكب تجاه الناقل.

---

(١) المادة ١٤٩ من القانون المدنى.وراجع فى ذلك: أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص٧٥ وما بعدها.

(٢) المادة ٢٤٨ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ٢٤٩ من قانون التجارة البحرية.

(٤) فى هذا المعني: كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٥١ .

الفرع الأول

التزامات الناقل البحري

يقع علي عاتق الناقل البحرى التزام رئيس يتمثل فى تغيير مكان الراكب بحراً وتوصيله إلي ميناء الوصول سالماً وفى الميعاد(١). ويتفرع عن هذا الالتزام الرئيس عدة التزامات، يمكن إيجازها فيما يلي:

(١) إعداد السفينة وتهيئتها وتجهيزها والإبقاء عليها طوال الرحلة صالحة لإنجاز النقل المتفق عليه وتقديم الخدمات التى تعهد الناقل بتقديمها إلي المسافر(٢).

(٢) اتباع خط السير المتفق عليه أو خط السير المعتاد للسفينة إذا كانت عاملة فى خط ملاحى منتظم، وكذلك الرسو فى الموانئ المقررة فى عقد النقل(٣). ولا يجوز للناقل أن يحيد عن خط السير إلا فى أحوال الضرورة كما فى حالة إصابة الراكب بمرض يستدعى إنزاله إلي أقرب مكان لعلاجه(٤).

(٣) تهيئة مكان للراكب فى الدرجة المتفق عليها، فقد ذكرنا من قبل أن العمل يميز بين ركاب الغرف وركاب السطح، بل إن ركاب الغرف يتوزعون بين درجات متفاوتة، غالباً ما تكون درجتين، الأولي والثانية، وتختلف الخدمات فى طبيعتها ونوعها وجودتها بين درجة وأخري. أما ركاب السطح فعادة ما تخصص لهم أماكن للجلوس علي متن السفينة ولا تقدم لهم خدمات إلا فى حدود الطعام والعلاج إن كان له مقتضي(٥).

---

(١) RODIERE, op. cit., No. 404.

(٢) أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص٢٠٠.

(٣) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٥٣.

(٤) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٨.

(٥) تجدر الإشارة إلي نص القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن على ضرورة تقديم خدمات صحية وخدمات علاج طبى علي متن السفينة. ولقد صدر قرار وزير النقل رقم ٤٣ لسنة ١٩٩١ بتنظيم الشروط الصحية علي متن السفن المصرية. راجع فى ذلك مؤلفنا: شروط السلامة والصحة فى مجال النقل وبخاصة النقل البحرى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩٩.

(٤) نقل أمتعة الراكب إلي مكان الوصول. ويميز القانون بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة[١]. والأولي تشمل جميع أغراض الراكب التى يقوم بتسليمها إلى الناقل البحرى، وتشمل السيارات التى يتولى الناقل نقلها مع أغراض الراكب الأخرى [٢]. أما الأمتعة غير المسجلة فهى تلك التى يحتفظ بها الراكب فى الغرفة أو المكان المخصص له علي متن السفينة، ولا تنتقل حراستها بالتالى إلي الناقل[٣].

وتجدر الإشارة إلي أنه يمكن للراكب استيداع أغراضه الثمينة كالنقود والمجوهرات لدي ربان السفينة أو البحار الذى يكون مكلفاً من قبل الربان بتلقى وحفظ أمانات الركاب. ويلتزم الناقل بتسليم الأمتعة المسجلة والمودعة للراكب عند مغادرة هذا الأخير للسفينة[٤].

(٥) ضمان سلامة المسافر أثناء النقل البحرى. وهو التزام أقر به القضاء بعد أن ظل لحقبة طويلة من الزمن يبنى مسئولية الناقل البحرى عن تعويض الأضرار البدنية التى تصيب الركاب علي أساس المسئولية التقصيرية. وهذا الالتزام بضمان السلامة هو التزام بتحقيق نتيجة يملى علي الناقل البحرى اتخاذ جميع التدابير اللازمة لوصول المسافر سالماً معافاً إلي ميناء الوصول[٥]. ولكن فى حالة وفاة الراكب أثناء الرحلة البحرية يملى القانون علي ربان السفينة أن يقوم بالاشتراك مع أحد ضباطها بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلي السلطات الإدارية المختصة فى أول ميناء من موانئ الجمهورية تصل إليها السفينة[٦].

---

(١) المادة ٢٦٦ من قانون التجارة البحرية.
(٢) المادة ٢٦٧ من قانون التجارة البحرية.
(٣) RODIERE, op. cit., No. 410.
(٤) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٧٥.
(٥) RODIERE, op. cit., No. 404.
(٦) المادة ٩٧ من قانون التجارة البحرية.

الفرع الثاني

التزامات الراكب

يلتزم الراكب بالتزامين رئيسيين : الأول هو الالتزام بدفع الأجرة، والثانى هو الامتثال لسلطة الربان فى حفظ الأمن على متن السفينة.

أولاً: الالتزام بدفع الأجرة:

يعتبر الوفاء بأجرة النقل أهم الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحرى للأشخاص على عاتق الراكب. ويحدد العقد مقدار الأجرة والتى يجب دفعها عند استلام الراكب تذكرة السفر [1]. وتختلف هذه الأجرة باختلاف الدرجة [2]. ويعترض تنفيذ عقد النقل البحرى للأشخاص بعض العوارض يثور معها التساؤل حول مدي استحقاق أجرة النقل[3]. وتتعدد الفروض علي النحو الآتى ذكره:

(١) إذا تخلف الراكب عن السفر أو لم يتقدم فى الموعد المحدد لإبحار السفينة، لا يلتزم الناقل بانتظاره ويبقي التزام المسافر بدفع أجرة النقل كاملة علي عاتقه[4].

(٢) إذا حالت القوة القاهرة دون سفر المسافر أو إذا توفي قبل السفر، يتقرر فسخ عقد النقل. أما تأثير الفسخ علي أداء أجرة النقل فيجب بشأنه التمييز بين فرضين:

الأول: إذا تم إخطار الناقل بالعدول أو الوفاة قبل الميعاد المعين للسفر بثلاثة أيام علي الأقل، فلا تستحق سوي ربع الأجرة. وحكمة ذلك أنه قد يتعذر علي الناقل البحرى إيجاد بديل للراكب الذى عدل عن السفر أو توفى رغم إخطاره بالأمر فى الموعد المحدد قانوناً[5].

---

(١) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٥٤.

(٢) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٩.

(٣) RODIERE, op. cit., No. 401.

أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص١٥٥ وما بعدها.

(٤) المادة ٢٥١ من قانون التجارة البحرية.

(٥) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٥٥.

الثانى: إذا لم يتم إخطار الناقل بالعدول أو الوفاة فى الموعد المحدد قانوناً، وفى هذا الفرض يبقي الالتزام بدفع كامل الأجرة واقعاً علي عاتق الراكب أو ورثته بحسب الأحوال.

وتجدر الإشارة إلي أن أفراد عائلة الراكب أو تابعيه قد يعدلون كذلك عن السفر في حالة وفاة الراكب. لذلك يسري الحكم المتقدم ذكره عليهم فلا يلتزمون سوي بأداء ربع الأجرة إذا قاموا بإخطار الناقل البحرى بالعدول فى الموعد المحدد قانوناً(١).

(٣) إذا بدأ السفر وحالت الظروف دون مواصلة الراكب له كالوفاة أو الإصابة أو المرض فلا يؤثر ذلك علي استحقاق كامل أجرة النقل للناقل البحرى(٢).

وتجدر الإشارة إلى أن القانون نص على خضوع نقل الأمتعة المسجلة للأحكام المنظمة للنقل البحرى للبضائع(٣) . وبالتالى يكون للناقل البحرى امتياز علي هذه الأمتعة إذا لم يستوف أجرة النقل من الراكب. أما بالنسبة إلي الأمتعة غير المسجلة فلا يجوز للربان حبس هذه الأمتعة وفاء لأجرة النقل(٤).

ثانياً : الامتثال لسلطة الربان في حفظ الأمن :

يعتبر الربان العام للسفينة ، وهو بهذا الوصف مسئول عن حفظ الأمن والنظام علي متن السفينة، ويملك سلطة تأديبية لذلك فى مواجهة جميع الأفراد المتواجدين علي متن السفينة، بمن فيهم الركاب.

وتطبيقاً لذلك يلتزم الراكب بالامتثال لسلطة الربان فى حفظ الأمن والنظام علي متن السفينة. فعليه إتباع التعليمات الصادرة عنه فى هذا الشأن(٥)، ويجوز للربان توقيع عقوبات تأديبية علي الراكب(٦)، وإن كانت هذه الجزاءات تبقي نظرية فى أغلب الأحوال(٧).

---

(١) المادة ٢٥٢ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ٢٥٣ من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ٢٦٨ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية.

(٤) المادة ٢٧٠ من قانون التجارة البحرية.

(٥) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٩ . أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص١٦٣ .

(٦) المواد ١، ٢، ٢٧ من القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن.

(٧) RODIERE, op. cit., No. 402.

المطلب الثالث

مسئولية الناقل البحري للأشخاص

نتناول الأحكام المنظمة لمسئولية الناقل البحرى للأشخاص من خلال ثلاثة فـروع، نعـرض فى الأول لنطاق هذه المسـئوليـة، وفى الثـانى لأحكامـهـا الموضوعية، وفى الثالث والأخير للأحكام الخاصة بدعوي المسئولية.

الفرع الأول

نطاق مسئولية الناقل البحري للأشخاص

يتحدد نطاق المسئولية ببيان الأساس الذى تقوم عليه من جانب وتحديد الحالات التى تثور بشأنها هذه المسئولية من جانب آخر.

أولاً: أساس المسئولية:

يعتبر التزام الناقل بتوصيل المسافر سالماً وأمتعته إلي ميناء الوصول التزاماً بتحقيق نتيجة، لما للناقل البحرى من سيطرة علي السفينة وحق توجيه الراكب إلي ما يضمن سلامته علي متنها. وترتيباً علي ذلك تكون مسئوليته مفترضة إذا لحق الضرر بالراكب، ويكفى هذا الأخير إثبات الضرر الذى لحق به أثناء الرحلة البحرية ليصبح خطأ الناقل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر مفترضين [1] .

وينعكس أساس المسئولية علي طرق دفعها، ذلك أن افتراض المسئولية لا يجيز للناقل البحرى سوي نفى رابطة السببية بين إنجاز عملية النقل والضرر الذى أصاب الراكب، ويكون ذلك بإثبات السبب الأجنبى الذى أدي إلي وقوع الضرر[2].

---

(١) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤٠ .ويلاحظ فى هذا الصدد أن أساس مسئولية الناقل البحرى فى قانون التجارة البحرية أشد من ذلك الذى أقامت عليه اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ هذه المسئولية . فمسئولية الناقل عـن الإصابات البدنية التي تلحق بالراكب تقوم على افتراض خطأ الناقل فى أحوال محددة هى غرق السفينة والتصادم والجنوح والحريق وعيب السفينة. أما فى غير هذه الأحوال فتقوم المسئولية علي الخطأ الواجب الإثبات. وبشأن الأمتعة يفترض خطأ الناقل بالنسبة إلي الأمتعة المسجلة أو المودعة وحدها دون الأمتعة غير المسجلة (المادة الثالثة من الاتفاقية).

(٢) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٦٢.

وجدير بالإشارة إلي أن قرينة المسئولية لا تقوم بشأن أمتعة الراكب غير المسجلة، حيث لا يكون الناقل البحرى حارساً لها لاحتفاظ الراكب بحيازته لها فى المكان المخصص له علي متن السفينة. وبالتالى يجب علي الراكب إثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه الذى أدي إلي هلاك أو تلف الأمتعة غير المسجلة أثناء الرحلة البحرية[1].

ثانياً: حالات المسئولية:

هناك ثلاث حالات تقوم عندها مسئولية الناقل البحرى للأشخاص، هى عدم تنفيذ النقل علي النحو المتفق عليه، والأضرار البدنية والمادية التى تلحق بالراكب، والتأخير.

(١) **عدم تنفيذ النقل على النحو المتفق عليه:** تتعدد الأسباب التى تؤدى إلي عدم قيام الناقل بتنفيذ النقل البحرى علي النحو المتفق عليه مع الراكب. فقد يتعذر السفر بسبب لا يرجع إلي الناقل وفى هذه الحالة يتم فسخ العقد دون تعويض. لكن إذا ثبت أن المانع كان راجعاً إلي الناقل التزم هذا الأخير بتعويض يعادل نصف الأجرة. ويفترض القانون أن تعذر السفر يكون راجعاً إلي الناقل ما لم يثبت العكس[2].

وإذا انطلقت الرحلة البحرية لكن السفر توقف لمدة تجاوز ثلاثة أيام فإنه يجوز للراكب طلب فسخ العقد مع التعويض المناسب إن كان له مقتضي إلا أن الناقل يكون معفياً من دفع التعويض إذا ثبت أن سبب التوقف لا يرجع إليه، كما أنه يمكنه تفادى فسخ عقد الناقل إذا قام بنقل الراكب إلى ميناء الوصول فى ميعاد معقول وعلي سفينة من ذات المستوي [3].

ومن جهة أخري قد لا يقوم أى مانع يحول دون السفر أو دون مواصلته، لكن الناقل البحرى يدخل عليه تعديلاً جوهرياً كأن يغير من مواعيد السفر أو

---

(١) وهو ذات الحكم الوارد فى اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ كما قدمنا.

(٢) المادة ٢٥٤ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ٢٥٤ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية.

خط سير السفينة أو يغير موانئ الرسو التى تم الاتفاق عليها مع الراكب. ويكون الناقل مسئولاً عن تعويض الضرر الذى لحق بالراكب فى هذه الحالات إلا إذا أثبت الناقل بأنه لم يكن فى مقدوره أن يتفادي هذا التعديل بأن يثبت أنمه بذل العناية المعتادة لتفادى التعديل[١].

(٢) ***الأضرار البدنية والمادية التي تلحق بالراكب:*** يكون الناقل البحرى مسئولاً عن وفاة الراكب أو إصابته فى سلامته البدنية بسبب النقل البحرى[٢]. كذلك يسأل الناقل عن الأضرار التى تلحق الأمتعة، سواء تلك المسجلة أو المودعة أو غير المسجلة، كالهلاك أو التلف[٣].

وحتي يصير الناقل البحرى مسئولاً عن الضرر الذى يحلق بالراكب لابد من نشوء هذا الضرر فى فترة النقل البحرى. وتشمل هذه الفترة الوقت الذى يكون فيه الراكب علي متن السفينة، بالإضافة إلي مرحلتى الصعود إلي السفينة والهبوط منها[٤]. وتتحدد فترة النقل البحرى علي النحو المتقدم بشأن الأضرار البدنية التى تلحق بالراكب[٥]. أما بشأن الأمتعة المسجلة فتحدد فترة النقل البحرى بالفترة الزمنية التى تبدأ بتسليم الناقل البحرى أمتعة الراكب فى ميناء القيام حتي تمام تسليمها له فى ميناء الوصول[٦]. كذلك بشأن الأمتعة المودعة، إذ يكون الناقل مسئولاً عن هلاكها أو تلفها منذ بدء استيداع الراكب لها لدي تابعى الناقل البحرى حتي تمام تسلمها منهم عند مغادرة الراكب للسفينة[٧].

---

(١) المادة ٢٥٥ من قانون التجارة البحرية .راجع أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص٢١٨.

(٢) RODIERE, op. cit., No. 405.

(٣) المواد ٢٦٥ ، ٢٦٨، ٢٦٩ من قانون التجارة البحرية، والمادة الثالثة من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ . راجع: أحمد زكى عويس، المرجع السابق، ص١٧٢.

(٤) المادة ٢٥٦ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية والمادة الأولي فقرة (٨) بند (أ) من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤.

(٥) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤٠.

(٦) ويأتى ذلك تطبيقاً للمادة ٢٦٨ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية التى تقضى بتطبيق الأحكام الخاصة بنقل البضائع علي نقل الأمتعة المسجلة عدا ما استثناه القانون.

(٧) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٧٥.

وقد يحدث أن يقوم الراكب بتسليم الناقل أمتعته غير المسجلة في ميناء القيام إلى حين يتسلمها منه في الغرفة أو المكان المخصص له في السفينة. وفي هذه الحالة يكون الناقل مسئولاً عن هلاك أو تلف الأمتعة خلال فترة حراسته لها من أجل وضعها في السفينة[1].

(٣) **التأخير**: يسأل الناقل عن الضرر الناشئ عن تأخير الوصول في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعتاد إذا لم يتفق على ميعاد[2]. ويتحدد الميعاد المعتاد بالمدة التي يستغرقها الناقل العادي لإنجاز النقل البحري في ظروف مماثلة لظروف النقل الذي تم [3].

ويراعي أنه ينبغي في التأخير الذي يسأل عنه الناقل البحري أن يكون مصدراً للضرر الذي لحق بالراكب، وهو ما لا يجوز افتراضه بمجرد أن هناك تأخيراً في وصول السفينة إلي ميناء الوصول، وإنما يجب علي المضرور إقامة الدليل علي الضرر الذي تسبب التأخير في حدوثه[4].

الفرع الثاني

الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البحري للأشخاص

تتمثل الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل البحري للأشخاص في المسائل الآتية: بطلان شروط الإعفاء او التخفيف من مسئولية الناقل البحري، طرق دفع مسئولية الناقل البحري، وتحديد هذه المسئولية.

أولاً: بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسئولية:

طبقاً لأحكام قانون التجارة البحرية يقع الشرط الذي بمقتضاه يعفى الناقل

---

(١) راجع في ذلك حكم المادة الأولي فقرة (٨) بند (ب) من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ .

(٢) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٣٣ . ويأتي ذلك اتساقاً مع حكم المادة ٢٦٢ من قانون التجارة البحرية التي تنص علي مسئولية الناقل عن التأخير في تنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد.

(٣) كمال حمدي، المرجع السابق، بند ٩٦١ .

(٤) وجدير بالإشارة إلي أن اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ لم تواجه مسئولية الناقل البحري عن التأخير بأحكام خاصة. فهي من حالات المسئولية غير الخاضعة لأحكامها، وبالتالي تسري عليها أحكام القانون الواجب التطبيق علي عقد النقل.

البحرى من المسئولية عن الأضرار التى تلحق بالراكب[1]. ولا يقتصر البطلان علي شروط الإعفاء من المسئولية، لكنه يمتد إلي شروط التخفيف من مسئولية الناقل أى تحديد هذه المسئولية بأقل مما ينص عليه القانون[2].

وأسوة بصور النقل الأخري، يكون كل شرط من شأنه أن يؤدى بطريق غير مباشر إلي إعفاء الناقل من المسئولية باطلا[3]. والمثال علي ذلك الشرط الذى بمقتضاه يتم تحديد مدة قصيرة للتقادم سرعان ما تحول دون إمكانية رجوع المضرور علي الناقل البحرى، أو الشرط الذى بمقتضاه يتنازل الراكب عن حقوقه التأمينية وهو ما يؤدى إلي عدم تحمل الناقل البحرى العبء النهائى للمسئولية[4].

ثانياً: طرق دفع مسئولية الناقل البحري:

ذكرنا من قبل أنه بشأن المسئولية عن عدم تنفيذ النقل علي النحو المتفق عليه، والمسئولية عن الأضرار البدنية، والمسئولية عن هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة تكون مسئولية الناقل البحرى مفترضة. ويترتب على ذلك أنه ليس فى مقدور الناقل دفع مسئوليته تجاه المضرور إلا عن طريق نفى رابطة السببية بين انجاز عملية النقل والضرر الذى وقع. ويكون نفى الرابطة المذكورة عن طريق إقامة الدليل علي أن الضرر الذى لحق بالراكب إنما يجد مصدره فى سبب أجنبى لا يد للناقل فى حدوثه[5].

وتطبيقات السبب الأجنبى فى مجال نقل الأشخاص هى القوة القاهرة وخطأ المضرور[6]، ويضيف إليها بعض الفقه خطأ الغير[7]. إلا أننا نري أن خطأ

---

(١) المادة ٢٦٠ من قانون التجارة البحرية.

(٢) RODIERE, op. cit., No 407.

(٣) مصطفى كمال طه : المرجع السابق ، بند ٤٤٢ .

(٤) كمال حمدى ، المرجع السابق ، بند ٩٦٣ . وراجع فى ذلك المادة ١٨ من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ .

(٥) Cassation commerciale, 11 février 1965, Droit Maritime Français, 1965, p.352.

(٦) راجع بشأن مساهمة خطأ المضرور المادة السادسة من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ .

(٧) RODIERE, op. cit., No. 405 .
مصطفى كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤٠ . كمال حمدى ، المرجع السابق، بند ٩٦٢.

الغير لا يكون موجباً لإعفاء الناقل من المسئولية إلا إذا توافرت فيه خصائص القوة القاهرة. ويضاف إلي ما تقدم ذكره أنه فى مجال نقل الأمتعة المسجلة يكون العيب الذاتى للأمتعة من تطبيقات السبب الأجنبى الذى يفضى إلي دفع مسئولية الناقل البحرى.

ثالثاً: تحديد مسئولية الناقل البحري للأشخاص:

يحدد قانون التجارة البحرية مسئولية الناقل البحرى فى حالة وفاة الراكب أو إصابته إصابة بدنية بما قدره مائة وخمسون ألف جنيه(١)، بينما تحددها اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ بما قدره سبعمائة ألف فرانك بوانكاريه، وهو الحد الأدني الذى يمكن للقوانين الوطنية تجاوزه(٢).

ويشمل التعويض الذى لا يجوز له أن يزيد علي الحد الأقصي المنصوص عليه قانوناً مجموع طلبات التعويض التى تقدم من الراكب أو من ورثته أو ممن يعولهم، وذلك عن كل حادث علي حدة(٣).

أما الحد الأقصي للتعويض عن هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة فهى خمسة آلاف جنيه لكل راكب إلا إذا كان الضرر متعلقاً بسيارة أو غيرها من المركبات فيجوز أن تتعدي قيمة التعويض هذا الحد بشرط أن لا تزيد علي خمسين ألف جنيه لكل سيارة أو مركبة وما قد يوجد بها من أمتعة(٤). ويكون الحد الأقصي طبقاً لاتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ ثمانية عشر ألف فرانك لكل راكب عن الحادث الواحد وخمسون ألف فرانك بالنسبة إلي مركبات النقل وما تحويه من أمتعة(٥).

وبشأن الأمتعة غير المسجلة لا يجوز أن يزيد التعويض الذى يحكم به علي الناقل فى حالة الهلاك أو التلف علي ألفى جنيه لكل راكب. إلا أن هذا الحد لا

---

(١) المادة ٢٤٨ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة السابعة من الاتفاقية.

(٣) المادة ٢٥٨ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية.

(٤) المادة ٢٦٨ من قانون التجارة البحرية.

(٥) المادة الثامنة الفقرتان (٢) و(٣) من الاتفاقية. ويتضح من ذلك أنه متي تعددت الحوادث يكون لكل تعويض ناشئ عن أى حادث حده الخاص.

يسرى علي الأشياء التى يودعها الراكب عند الربان أو عند الشخص المكلف بحفظ الودائع فى السفينة متي أخطره بما يعلق علي المحافظة عليه من أهمية خاصة[1]. ويكون الحد الأقصي للتعويض طبقاً لاتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ أثني عشر ألفاً وخمسمائة فرنك لكل راكب عن الحادث الواحد[2].

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يجوز للناقل البحرى التمسك بتحديد مسئوليته إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث [3].

ويتضح من ذلك أنه لا يجوز للناقل التمسك بالمسئولية المحدودة فى حالة ارتكابه غشاً أو خطأ غير مغتفر، وهو الخطأ الذى يقترن به إدراك بإمكانية وقوع ثمة ضرر. ويترتب علي ذلك ألا يكون الخطأ الجسيم موجباً لإطلاق مسئولية الناقل البحرى[4]. ومن جهة أخري يراعي أن الغش أو الخطأ غير المغتفر اللذان يوجبان إطلاق المسئولية هما اللذان يصدران من الناقل أو ممن ينوب عنه كوكيل السفينة أو الربان. أما الغش أو الخطأ غير المغتفر الصادر من البحارة فلا يؤدى إلي إطلاق مسئولية الناقل البحرى [5].

الفرع الثالث

الأحكام الخاصة بدعوى مسئولية الناقل البحري

يتضمن قانون التجارة البحرية، وكذلك اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤، بعض الأحكام الخاصة بدعوى مسئولية الناقل البحرى للأشخاص. وتتعلق هذه الأحكام بالمسائل الأتية: أطراف دعوى المسئولية، ووجوب الإخطار بالضرر، وتحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى، وأخيراً تقادم دعوى المسئولية.

---

(١) المادة ٢٦٩ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة الثامنة الفقرة (١) من الاتفاقية.

(٣) المادة ٢٥٩ من قانون التجارة البحرية.

(٤) RODIERE, op. cit., No. 407.

(٥) قارن حكم المادة ١٣ فقرة (١) من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ التى تقصر إطلاق المسئولية علي الغش أو الخطأ غير المغتفر الصادر عن الناقل البحرى وحده.

أولاً: أطراف دعوى المسئولية:

كسائر الدعاوى التى تنشأ عنها خصومة قضائية يكون لدعوي مسئولية الناقل طرفان: المدعى والمدعى عليه.

والقاعدة العامة أن يكون المضرور هو من يتحدد كمدع فى دعوي المسئولية، وهو إما الراكب الذى أصيب فى سلامته البدنية أو لحق به ضرر مادى أصاب أمتعته أو نتج عن التأخير فى إنجاز عملية النقل، وإما ورثة الراكب فى حالة وفاته، وإما من يعولهم الراكب بالنسبة إلي الأضرار التى تلحق بهم نتيجة وفاة الراكب أو عجزه عن العمل بسبب الإصابة البدنية التى لحقت به[1].

ولذلك حرص القانون، وكذلك اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤، على إخضاع دعوى المسئولية لأحكامها الخاصة أياً كان أساس المسئولية التى يثيرها المدعى[2].

أما المدعى عليه فى دعوي المسئولية فهو الناقل البحرى فى المقام الرئيسى. وهو الناقل الذى تعاقد علي نقل الراكب وتعهد بإنجاز عملية النقل البحرى بوسائله الخاصة. ولا يشير قانون التجارة البحرية المصرى، خلافاً لاتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤، إلى إمكانية تكليف ناقل فعلى بإنجاز النقل البحرى بصفة كلية أو جزئية[3]. وفى هذه الحالة تخضع مسئولية الناقل الفعلى لأحكام الاتفاقية الدولية[4].

ومن ناحية أخري أجاز كل من القانون الوطنى والاتفاقية الدولية للمضرور الرجوع علي وكلاء الناقل أو تابعيه وذلك عن الأفعال التى تنسب إليهم وكانت مصدراً للضرر الذى وقع[5]. ويجوز لهؤلاء التمسك بأحكام تحديد المسئولية

---

(١) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٦٥.

(٢) المادة ٢٥٨ من قانون التجارة البحرية والمادة ١٤ من الاتفاقية الدولية.

(٣) المادة الرابعة من اتفاقية أينا لعام ١٩٧٤.

(٤) وتجدر الإشارة فى هذا الصدد إلي أن الاتفاقية الدولية لم تجز لتابعى الناقل الفعلى التمسك بالمسئولية المحدودة فى حالة ارتكابهم غش أو خطأ غير مغتفر. المادة ١٣ فقرة (٢) من الاتفاقية.

(٥) المادة ٢٦٤ من قانون التجارة البحرية.

أسوة بمتبوعهم ولكن بشرط قيامهم بإثبات صدور الفعل المنسوب إليهم فى حالة تأدية وظائفهم أو بسببها(١).

ثانياً: إخطار الناقل البحري بالضرر:

أوجب قانون التجارة البحرية علي الراكب فى حالة الإصابة البدنية إخطار الناقل البحرى كتابة بالإصابة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرته السفينة . ويترتب علي عدم الإخطار فى الميعاد المحدد قيام قرينة علي أن الراكب غادر السفينة دون إصابة حتي يقيم الدليل علي أن الإصابة حدثت خلال فترة النقل البحرى(٢).

ويتضح من النص المتقدم أن الإخطار لا يتعلق سوي بالإصابات البدنية وحدها ولا تمتد بالتالى إلي حالات الوفاة. وبالتالى يقع الالتزام بالإخطار علي الراكب وحده ولا يمتد إلي ورثته فى حالة الوفاة أو إلي من يعولهم الراكب فى حالة الوفاة أو حتي الإصابة البدنية(٣).

ولا يذكر قانون التجارة البحرية وجوب إخطار الناقل البحرى بهلاك أو تلف الأمتعة، لكنه فى شأن الأمتعة المسجلة أحال إلي القواعد المنظمة لنقل البضائع بحراً، وبمقتضى هذه الإحالة لابد من مراعاة الأحكام الخاصة بإخطار الناقل البحرى بهلاك أو تلف الأمتعة المسجلة (٤).

ولم تفرض اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ أى واجب إخطار علي عاتق الراكب فى حالات الإصابة البدنية، لكنها فى المقابل تناولت بالنص واجب الإخطار بهلاك أو تلف الأمتعة. وقد ميزت بين أنواع الأمتعة فى تحيد ميعاد الإخطار. فقد أوجبت الاتفاقية تقديم الإخطار كتابة، وميزت بشأنه بين العيوب الظاهرة وتلك الخفية التى لحقت بالبضائع. فعن العيوب الظاهرة وجب تقديم الإخطار عن

---

(١) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤١.

(٢) المادة ٢٦١ من القانون.

(٣) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٧٠.

(٤) راجع حكم المادة ٢٣٩ من قانون التجارة البحرية.

هلاك أو تلف الأمتعة غير المسجلة قبل أو وقت مغادرة الراكب للسفينة، أما غيرها من الأمتعة فيجب تقديم الإخطار قبل أو وقت تسلمها من الناقل. وإذا كان النقص أو التلف غير ظاهر فى الأمتعة فلا بد من تقديم الإخطار خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ مغادرة السفينة أو تسلم الأمتعة أو من التاريخ الذى كان ينبغى فيه تسليم الأمتعة للراكب[١] .

ويترتب علي عدم قيام الراكب بإخطار الناقل البحرى بالإصابة البدنية افتراض تركه السفينة دون إصابة. والقرينة القانونية فى ظل قانون التجارة البحرية قرينة بسيطة فيجوز للراكب إقامة الدليل علي أن الإصابة التى لحقت به إنما وقعت خلال فترة النقل البحرى التى يسأل عنها الناقل[٢]. كذلك تفترض الاتفاقية الدولية أن عدم تقديم الإخطار فى الميعاد يؤدى إلي نشوء قرينة بأن الراكب تسلم أمتعته سليمة، وهو ما يستطيع الراكب إقامة الدليل علي العكس[٣] .

وجدير بالذكر أن كلاً من القانون الوطنى والاتفاقية الدولية اشترطا أن يكون الإخطار كتابياً، ولكن دون أن يشترط فيه شكل خاص، بل إنه يمكن الاستعاضة عنه فى حالة هلاك أو تلف الأمتعة بإجراء معاينة للأمتعة وإثبات حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو من ينوب عنه [٤] .

ثالثاً: المحكمة المختصة بنظر دعوى المسئولية:

طبقاً لقانون التجارة البحرية ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص بالبحر إلي المحكمة المختصة وفقاً للأحكام المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلي المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء القيام أو ميناء

---

(١) المادة ١٥ فقرة (١) من الاتفاقية.

(٢) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤١ .

(٣) المادة ١٥ فقرة (٢) من الاتفاقية.

(٤) المادة ٢٣٩ فقرة (٢) من قانون التجارة البحرية والمادة ١٥ فقرة (٣) من اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ .

الوصول أو الميناء الذى حجز فيه علي السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق علي قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده[١] .

ويتضح من ذلك أن اختصاص المحكمة علي النحو المبين فى القانون إنما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن العقد[٢]. وبالتالى يسرى الحكم المتقدم علي دعوي مسئولية الناقل البحرى التى يرفعها الراكب أو ورثته متي استندوا إلي مسئولية الناقل البحرى العقدية عن الأضرار التى لحقت بمورثهم.

والأصل أن تتحدد المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، وهى السارية علي اختصاص المحكمة من الوجهتين الوظيفية والنوعية أو القيمية بحسب الأحوال، وكذلك من الوجهة المحلية إذ تقوم القاعدة العامة فى القانون المذكور علي اختصاص المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن المدعى عليه اختصاصاً محلياً بنظر الدعوي[٣] . إلا أن الاختصاص المحلى للمحكمة طبقاً للقواعد العامة يمتد حسب اختيار المدعى إلي محاكم أخري هى المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء القيام أو المحكمة التى يقع فى دائرتها. ميناء الوصول أو المحكمة التى تم توقيع الحجز على السفينة فى دائرتها. ويتعلق هذا الاختيار المقرر للمدعى بالنظام العام، فلا يجوز قبل قيام النزاع الاتفاق علي سلب أو تقييد الخيار المقرر للمدعى. أما بعد قيام النزاع فلا مانع من الاتفاق علي جعل الاختصاص لأى محكمة من المحاكم المذكورة فى القانون أو لمحكمة أخري غير تلك المذكورة فى القانون.

ونري من جانب أول إلي أن خيار المدعى يتعلق بالمحاكم المصرية وحدها، إذ لا يدخل فى سلطة المشرع المصرى تعيين اختصاص المحاكم الأجنبية بالفصل فى منازعات انعقدت الصلاحية التشريعية بحكمها للقانون المصرى[٤] .

---

(١) المادة ٢٧٢ من قانون التجارة البحرية.

(٢) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٧٤.

(٣) المادة ٤٩ من قانون المرافعات المدنية والتجارية.

(٤) قرب حكم القانون الفرنسى فى هذا الصدد:

RODIERE, op. cit., No 409.

ونري من جانب أخر أن المشرع المصرى لم يذكر خيار الالتجاء إلي التحكيم لتسوية المنازعات الناشئة عن عقود النقل البحرى للأشخاص، خلافاً لما نص عليه بشأن التحكيم فى المنازعات الناشئة عن عقود النقل البحرى للبضائع[1]. وبالتالى لا يجوز الاتفاق علي إحالة المنازعات الخاصة بالنقل البحرى للأشخاص إلي التحكيم. سواء كان الاتفاق سابقاً علي قيام النزاع أو لاحقاً له.

ولقد عنيت اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ بتحديد المحكمة المختصة بنظر الدعاوى التى ترفع تطبيقاً لأحكامها ونصت علي أن المدعى يكون بالخيار بين المحاكم الآتية ليقيم أمامها دعواه بشرط أن تكون المحكمة واقعة فى دولة متعاقدة، وهذه المحاكم هى:

(أ) المحكمة التى يقع فى دائرتها مقر المدعى عليه.

(ب) المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء القيام أو ميناء الوصول وفقاً لما يحدده العقد.

(جـ) المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن أو مقر المدعى بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل أعمال.

(د) محكمة الدولة التى تم فيها إبرام العقد إذا كان المدعى عليه محل أعمال فيها وكان قانون هذه الدولة يخضعه لاختصاص محاكمها.

ولقد أجازت الاتفاقية للطرفين الاتفاق، بعد قيام النزاع، علي عقد الاختصاص لمحكمة أخري غير تلك المذكورة فى الاتفاقية أو الاتفاق علي إحالة النزاع إلي التحكيم[2]. ويتضح من ذلك أن الاتفاقية لا تجيز الاتفاق العكسى إذا كان سابقاً علي قيام النزاع، لكنها نصت صراحة، خلافاً للقانون المصرى، علي جواز إحالة موضوع النزاع إلي التحكيم بشرط أن يكون الاتفاق علي ذلك لاحقاً لقيام النزاع.

---

(١) المادة ٢٤٦ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ١٧ من الاتفاقية.

رابعًا : تقادم دعوى مسئولية الناقل :

يتفق كل من قانون التجارة البحرية واتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ بشأن حكم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى للأشخاص والخاضعة لأحكامهما .

فدعاوى التعويض الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته تتقادم بمضى سنتين. وتسرى مدة التقادم اعتباراً من الوقائع الآتى بيانها :

(١) تسرى مدة التقادم اعتباراً من يوم مغادرة الراكب للسفينة فى حالة الإصابة البدنية .

(٢) وتسرى اعتباراً من اليوم الذى كان يجب أن يغادر فيه الراكب السفينة فى حالة الوفاة أثناء تنفيذ عقد النقل .

(٣) بينما تسرى مدة التقادم من يوم الوفاة إذا وقعت بعد مغادرة الراكب السفينة وبسبب حادث وقع أثناء تنفيذ عقد النقل .

وفى جميع الأحوال تنقضى الدعاوى بمضى ثلاث سنوات من تاريخ مغادرة الراكب للسفينة (١) .

أما الدعاوى الناشئة عن نقل الأمتعة فتنقضى بمضى سنتين من اليوم التالى ليوم مغادرة المسافر للسفينة أو اليوم التالى لليوم الذى كان يجب أن يغادرها فيه. ولا يميز قانون التجارة البحرية، أو اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ ، بين الأمتعة المسجلة أو غير المسجلة بشأن التقادم.

وبشأن المسئولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير ينص قانون التجارة البحرية على أن دعوى تعويض الضرر الناشئ عن تأخير الوصول تتقادم بمضى ستة أشهر من اليوم التالى لمغادرة المسافر للسفينة.

---

(١) المادة ٢٦٣ فقرة (١) من قانون التجارة البحرية والمادة ١٦ الفقرتان (١) و (٢/أ وب) من الاتفاقية الدولية .

(٢) المادة ٢٧١ من قانون التجارة البحرية والمادة ١٦ الفقرتان (١) و (٢/جـ) من الاتفاقية .

(٣) مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، بند ٤٤٤ .

(٤) المادة ٢٦٣ فقرة (٢) من القانون .

ولا يتعدي حكم التقادم فى قانون التجارة البحرية تحديد مدته وبدء سريانه ولا يمتد إلي بيان أحكام الوقف والانقطاع وكيفية التمسك بالتقادم أمام المحكمة، وتسرى بالتالى القواعد العامة فى القانون المدنى علي هذه المسائل[١] . ولقد أحالت اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ إلي القوانين الوطنية فى شأن تنظيم هذه المسائل،وبخاصة الوقف والانقطاع، مع عدم جواز مد النطاق الزمنى للنزاع ، فى جميع الأحوال، إلي ما يجاوز ثلاث سنوات تالية لتاريخ مغادرة الراكب للسفينة[٢] . ومن جهة أخري أجازت الاتفاقية إطالة مدة التقادم بمقتضي اتفاق كتابى بين الطرفين[٣] .

المبحث الثالث

الرحلات البحرية السياحية

تقوم الشركات السياحية بتنظيم رحلات بحرية للسائحين، يمكنها تقديم خدمات متنوعة لهم من خلالها كزيارة الأماكن الأثرية أو ارتياد المطاعم وغيرها من الملاهى العامة كالمتاحف[٤] . ويلتزم الراكب بدفع مقابل اشتراكه فى برنامج الرحلة السياحية، وهو ما يشمل أجرة النقل الذى يتعاقد منظم الرحلة عليه مع الناقل البحرى[٥] . كذلك قد يحدث أن تقوم شركات الملاحة البحرية بتخصيص بعض سفنها للرحلات السياحية فتجتمع حينئذ صفتا منظم الرحلة والناقل البحرى فى شخص واحد [٦] .

ونظراً للأهمية المتزايدة للرحلات البحرية السياحية خصص لها المشرع عدة نصوص لتنظيمها، هى تلك الواردة فى المواد من ٢٧٣ إلي ٢٧٨ من قانون التجارة البحرية . وتدور هذه الأحكام حول محورين أساسيين: إثبات العقد من جانب ومسئولية منظم الرحلة من جانب آخر.

---

(١) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٧٣ .

(٢) المادة ١٦ فقرة (٣) من الاتفاقية.

(٣) المادة ١٦ فقرة (٤) من الاتفاقية.

(٤) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤٨ .

(٥) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٨٠ .

(٦) RODIERE, op. cit., No. 414.

المطلب الأول

إثبات عقد الرحلة البحرية السياحية

يوجب قانون التجارة البحرية على منظم الرحلة البحرية أن يقوم بتنفيذ الرحلة وفقاً للشروط المتفق عليها مع الراكب [١] . ونظراً لما دأب عليه السائحون من الشكوي من عدم حصولهم علي الخدمات السياحية التى وعدهم بها منظم الرحلة[٢]، أوجب القانون علي منظم الرحلة تسليم تذكرة إلي كل راكب يشترك فيها وإلا كان عقد الرحلة البحرية باطلاً.[٣] لكنه بطلان مقرر لمصلحة الراكب، لذلك فإنه يجوز له وحده التمسك به ولا يجوز لمنظم الرحلة أن يتمسك بالبطلان وليس للمحكمة أن تقضى به من تلقاء نفسها[٤].

وتتضمن التذكرة بيانات إلزامية تسمح بتعيين عناصر الرحلة البحرية وهذه البيانات تشمل اسم السفينة، والدرجة، ورقم الغرفة، ومقابل الرحلة والمصروفات، ميناء القيام وميناء الوصول، وميعاد المغادرة وميعاد الوصول فضلاً عن الخدمات التبعية والتعريف بأطراف الرحلة كبيان اسم منظم الرحلة واسم الناقل البحرى الذى يتعاقد معه منظم الرحلة واسم الراكب[٥].

ويضاف إلي ذلك أنه يجب علي المنظم تسليم الراكب وثيقة بالرحلة، وتتضمن برنامج الرحلة بتحديد موانئ رسو السفينة، والخدمات التى تقدم للراكب علي متن السفينة، وبرنامج زيارة الأماكن السياحية والبرنامج الترفيهى ومواعيد الوجبات وغيرها من المسائل المتعلقة ببرنامج الرحلة[٦]. وتتحدد

---

(١) المادة ٢٧٣ من قانون التجارة البحرية.

(٢) RODIERE, op. cit., No. 412.

(٣) المادة ٢٧٤ من قانون التجارة البحرية.

(٤) RODIERE, op. cit., No. 412.

مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٤٩.

(٥) المادة ٢٧٥ من قانون التجارة البحرية.

(٦) المادة ٢٧٦ من قانون التجارة البحرية.

مسئولية منظم الرحلة عن إخلاله ببرنامج الرحلة فى ضوء مخالفة البيانات الواردة فى وثيقة الرحلة[1].

المطلب الثاني

مسئولية منظم الرحلة البحرية

تقع علي عاتق منظم الرحلة البحرية مسئولية مزدوجة، يتمثل الجانب الأول منها فى المسئولية عن الإخلال بالتزاماته الناشئة عن عقد الرحلة البحرية، بينما يتمثل الجانب الثانى فى مسئولية منظم الرحلة عن الأضرار التى تلحق بالراكب أثناء الرحلة البحرية[2].

وتخضع مسئولية منظم الرحلة البحرية فى جانبها الأول للقواعد العامة فى المسئولية العقدية[3]. أما المسئولية الناشئة عن الأضرار التى تلحق بالراكب أثناء الرحلة البحرية فتخضع لأحكام مسئولية الناقل البحرى للأشخاص وهى تلك الواردة فى المواد من ٢٥٦ إلي ٢٧٢ من قانون التجارة البحرية بشأن حالات المسئولية وتحديدها وبطلان شروط الإعفاء منها وتقادمها والاختصاص بنظر الدعوي[4].

ويتضح من ذلك أنه يستوي بالنسبة إلي الراكب تعاقده علي النقل البحرى مع الناقل مباشرة أو قيام منظم الرحلة بالتعاقد مع الناقل علي ذلك[5]. وذكرنا من قبل أن صفتى الناقل البحرى ومنظم الرحلة السياحية قد تجتمعان فى شخص واحد، وفى هذه الحالة يكون طبيعياً أن تثار مسئوليته عن الأضرار التى تلحق بالراكب أثناء الرحلة البحرية[6].

---

(١) RODIERE, op. cit., No. 414.

(٢) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٨٠.

(٣) المادة ٢٧٧ من قانون التجارة البحرية.

(٤) المادة ٢٧٨ من قانون التجارة البحرية.

(٥) مصطفي كمال طه، المرجع السابق، بند ٤٥٠.

(٦) كمال حمدى، المرجع السابق، بند ٩٨١.

وتجدر الإشارة إلى أن الرحلة البحرية إذا كانت ذات طابع دولى ، فإنه تسرى على مسئولية منظم الرحلة عن الأضرار التى تلحق بالراكب أحكام اتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ متى توافرت شروط تطبيقها (١) .

(١) PRAGER and HARDING : It's all greek to me : The importance of pleading the Athens Convention in cruise cases, www.1chancerylane.com.

تاريخ زيارة الموقع : ٢٠١٢/١٢/٢٣.

القسم الثالث
النقـل الجـوي

يعد النقل الجـوى أهم صور استغلال الطائرات فى الملاحـة الجـوية. والنقل عموماً يمثل عصب التبادل الذى يعم المجتمعات سواء المجتمعات الوطنية أو الجماعة الدولية: فالانسان فى حاجة إلى الانتقال من مكان إلى آخر لدواعى العمل أو السياحـة أو التزاور الاجتماعى والأسرى . كذلك بالنسبة إلـى البضائع التى يجب نقلها من مكان إلى آخر تنفيذاً لعقـود المبادلات السلعية التى تمثل عماد الاقتصاد العالمى فى عصرنا الحالى.

وتأتى أهمية استغلال الطائرات فى النقل من استئثارها كوسيلة بسرعة فائقة تمكنها من ربط مكانين تفصل بينهما مسافات كبيرة فى زمن قصير[1]. وفى المرحلة الراهنة من مراحل تطور فنون صناعة الطائرات صار نقل الأشخاص جوا يتمتع بالأهمية الأولى مع الإشارة رلى أن أهمية نقل البضائع جواً تتزايد يوماً بعد يوم[2].

ولقدرة الطائرات على الربط بين المسافات الكبيرة فى زمن وجيز بدت أهمية النقل الجوى فى مجال التبادل تفوق أهمية استغلال الطائرات فى النقل الداخلى. لكن هذا القول على صحته لا ينفى أن للنقل الجـوى الداخلى أهميته البالغة خاصة فى الدول التى يمتد اقليمها البرى على مساحات شاسعة كروسيا والولايات المتحـدة وكندا وغيرها أ إذا كـان اقليم الدولة لا يمتـد علـى مسـاحـة واحدة من اليابسة مترامية الأطراف[3]. ومن جانب آخر قد تفرض ضرورات

---

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق ، ص٣٩.

(٢) أنظر : CARTOU : Droit aérien, Thémis, P. U. F., 1963, p. 340.

(٣) فهناك دول يقع اقليمها على عدة جزر مثل اليابان والفلبين واندونسيا. ويفصل اقليم دولة كندا اقليم ولاية ألاسكا الأمريكية عن اقليم باقى الولايات. وهناك بقية باقية من المستعمرات التى تقع على مسافات كبيرة وتفصل القارات والبحار بينها وبين الدول المستعمرة مثل المستعمرات الفرنسية فى كاليدونيا وجزر الانتيل أو المستعمرة البريطانية المتمثلة فى جزر الملموين .

العمل والسياحة فى دولة محددة أن يأخذ النقل الجوى الداخلى أهميته البالغة[1].

لكل هذا يلقى النقل الجوى اهتماماً شديداً سواء من جانب التشريعات الوطنية أو من جانب الاتفاقيات الدولية. بل أن الاهتمام البالغ الذى حظت به أحكام الملاحة الجوية لم ينتج إلا عن أهمية وضرورة تنظيم النقل الجوى التجارى على الصعيدين الداخلى والدولى وعلى النحو الذى يضمن استقرار هذا النشاط وتطوره.

وعقد النقل الجوى لا يختلف عن غيره من عقود الأخرى سوى أن تغيير المكان يتحقق عبر الجو وبالتالى يتم استخدام فى تنفيذه وسيلة محددة هى الطائرة[2]. لذلك لا يحظى عادة بتنظيم قانونى خاص يشمل كافة جوانبه وآثاره القانونية، إذ يكفى فى كثير من الأحيان تطبيق الأحكام التجارية فى عقد النقل بوجه عام أو الرجوع إلى القواعد القانونية العامة فى مجال العقود . وهكذا فإن التقنين التجارى المصرى لعام ١٩٩٩ صار يتضمن تنظيماً قانونياً لعقد النقل الجوى يدور أساساً حول تنظيم مسئولية الناقل الجوى مع الإشارة إلى خضوع هذا العقد للأحكام التجارية .

إلا أن الطائرة تتعرض لمخاطر جسام حال قيامها برحلتها الجوية. تلك المخاطر التى بررت جل أحكام الملاحة الجوية التى تتولى كل من القوانين الوطنية والاتفاقات الدولية تنظيها. وهذه الأحكام وأن كانت تستهدف تزمين الملاحة الجوية من مخاطرها إلا أنها لا تقوى على منع الكوارث التى قد تتعرض لها الطائرة . ومن النادر جداً ألا تنتج أضرار جسيمة عن الكوارث

---

(١) فالعمل فى بعض المناطق الصحراوية النائية يعطى النقل الجوى أهمية قصوى. كذلك لا تخفى أهمية الحركة الجوية فى مصر فى مواسم الذروة السياحية بين القاهرة والاسكندرية والأقصر.

(٢) محمد فريد العرينى ، المرجع السابق، ص٤٢ .

الجوية . لذلك كانت مسئولية الناقل الجوى محور التنظيم القانونى لعقد النقل الجوى سواء على الصعيد الدولى أو الداخلى[1].

وعلى ضوء ما تقدم ، يتناول هذا القسم الثالث من المؤلف النظام القانونى للنقل الجوى، سواء فيما يتعلق بالنقل الداخلى ، استناداً إلى الأحكام الواردة بقانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ ، أو بالنقل الدولى استناداً إلى أحكام اتفاقية وارسو، لعام ١٩٢٩ والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها والتى تكون نافذة فى مصر. ويتحدد النظام القانونى للنقل الجوى الدولى بدراسة المسألتين الآتيتين:

الأولى : وثائق النقل الجوى ودورها فى إثبات عقد النقل الجوى.

الثانية : مسئولية النقل الجوى .

أما بشأن آثار العقد وما يرتبه من التزامات على عاتق الطرفين ، فلم تتناولها اتفاقية وارسو بالتنظيم. كما أن قانون التجارة قد أحال بشأنها إلى أحكام النقل التجارى ، سواء تلك المتعلقة بنقل الأشخاص أو تلك المتعلقة بنقل الأشياء .

إلا أننا سوف نبدأ الدراسة بتعريف النقل الجوى وتحديد القواعد المنظمة له ، والتعريف بالأداء المستخدمة فى تحقيقه وهى الطائرة، فيما يمكن اعتباره تحديداً للمفهوم القانونى لعقد النقل الجوى.

---

(١) ويشير الفقه فى عمومه إلى ضرورة أن يوفق المشرع بين اعتبارين متضادين: الأول تقتضيه العدالة ويتمثل فى ضرورة التعويض عن الأضرار التى تلحق بالأفراد أو الأموال خلال عملية النقل الجوى والثانى تفرضه الضرورات الاقتصادية وما تمثله الملاحة الجوية من أهمية بالغة لنشاط الانسان وهو ضرورة الوقوف عند حد معين للمسئولية تشجيعاً للخوض فى مجال النقل الجوى ولاستقراره وتطوره . أنظر على سبيل المثال : أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص٢٩٤ وسميحة القليوبى، المرجع السابق، ص١٩١ وجلال وفاء محمدين ، المرجع السابق، ص١٣١ .

المبحث التمهيدي

المفهوم القانوني لعقد النقل الجوي

لأجل تحديد مفهوم عقد النقل التجارى الجوى كموضوع للقواعد القانونية، ينبغى من جانب أول تعريف العقد ، كما ينبغى من جانب ثان تعيين القواعد القانونية الواجبة التطبيق عليه، وأخيراً يجب تعريف أداة إنجاز عملية النقل الجوى وهى الطائرة.

المطلب الأول

تعريف عقد النقل التجاري الجوي

يمكن تعريف عقد النقل التجارى الجوى بأنه عقد بمقتضاه يلتزم شخص ويسمى الناقل الجوى بنقل شخص آخر يسمى المسافر أو بنقل بضاعة لشخص يعرف، بالشاحن أو المرسل من مكان إلى آخر جوا بواسطة طائرة مقابل التزام متلقى الخدمة بالوفاء بأجر محدد [1].

ويتضح من هذا التعريف ان العقد يربط بين طرفين : الناقل الجوى والمسافر أو الشاحن. فعقد النقل التجارى الجوى قد يكون عقد نقل اشخاص وقد يكون عقد نقل بضائع.

ومن جانب آخر يتم النقل اى نقل المسافر أو البضاعة من مكان إلى آخر عبر الجو وبواسطة طائرة[2]. وذلك يضفى نوعاً من الخصوصية على النقل

---

(١) قارن تعريف الدكتور محمد فريد العريني : « الاتفاق الذى يتعهد بمقتضاه شخص يدعى «الناقل» فى مواجهة شخص اخر يسمى «المسافر» او «الشاحن» بنقله او بنقل بضاعة من مكان الى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة وذلك لقاء أجر محدد »، المرجع السابق، ص ٤٢.
وجلى ان التعريف المتقدم يجعل من المدة المعينة للنقل عنصراً من عناصره. وقد يرجع الامر الى امكانية اثارة مسئولية الناقل التعاقدية عن التأخير فى انجاز عملية النقل. الا ان المدة ليست من عناصر العقد الجوهرية، وقد يغفل الطرفان تعيينها بل وذكرها، ولا تأثير لذلك على صحة العقد.

(٢) والتأكيد على انجاز النقل جوا يقصد به استبعاد الفرض النظرى رغم احتماله الذى يتم فيه النقل بواسطة طائرة تسير بمحركاتها على سطح الارض.

الجوى لأنه يستبعد كافة وسائل النقل التى لا تسمح بالنقل جوا من جانب[1]، وكافة الوسائل وان سمحت بالنقل جوا إلا انها لا تعد من قبيل الطائرات[2].

واخيراً لكى نكون بصدد عقد نقل تجارى جوى لابد من ان يتلقى الناقل الجوى مقابل تقديمه لخدمة النقل اجرا يتولى الاتفاق تحديده.

ولا يحدد التعريف النطاق الجغرافى لعملية النقل: فقد يتم بين نقطتين تقعان فى اقليم دولة واحدة فيكون النقل الجوى داخليا. والمثال على ذلك النقل الذى يتم بين القاهرة واسوان داخل الاقليم المصرى. وقد يتم النقل بين نقطتين تقعان فى اقليم دولتين مختلفتين فيكون النقل الجوى دوليا. وذلك كما فى الرحلة الجوية التى تتم بين القاهرة وباريس.

هذا وقد حدد قانون التجارة لعام ١٩٩٩ المقصود بالنقل الجوى فى تطبيق أحكامه بأنه نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح، على أنه يقصد بالأمتعة تلك التى يسلمها المسافر إلى الناقل لتكون فى حراسته أثناء السفر، أى الأمتعة المسجلة[3].

هذا وقد عرضنا من قبل للفروق بين النقل التجارى للأشخاص والنقل التجارى للبضائع، إلا أننا نشير إلى أن التقنين التجارى قد حدد المقصود بالنقل الجوى فى تطبيق احكامه بأنه نقل الاشخاص أو الامتعة أو البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح، على أنه يقصد بالامتعة تلك التى يسلمها المسافر إلى الناقل لتكون فى حراسته اثناء السفر أى الامتعة المسجلة.

---

(١) فستبعد بالتالى وسائل النقل البرى كالسيارات والعربات والقطارات والمراكب فيما يتعلق بالنقل النهرى والسفينة باعتبارها وسيلة النقل البحرى.

(٢) ويترتب على ذلك استبعاد الزحافات الهوائية والمروحيات والبالونات والمناطيد. ومع ذلك يمتد تطبيق أحكام قانون الطيران المدنى اليها جميعا طبقا لحكم المادة ١٦٧ منه.

(٣) المادة ٢٨٤ من القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩. ويترتب على ذلك استبعاد نقل البريد والطرود البريدية من الخضوع لأحكام التقنين التجارى.

المطلب الثاني

القواعد المنظمة للنقل الجوي

فى تحديد القواعد المنظمة للنقل الجوى ، لابد من التمييز بين القواعد المنظمة للنقل الجوى الداخلى وتلك المنظمة للنقل الجوى الدولى.

الفرع الأول

القواعد المنظمة للنقل الجوي الداخلي

يعد النقل الجوى داخلياً إذا تحقق بين نقطتين واقعتين فى اقليم جمهورية مصر العربية دون أن يتخللها رسو للطائرة فى مطار خارج إقليم الجمهورية.

وطبقاً لما تقضى به المادة السابعة من معاهدة شيكاغو لعام ١٩٤٤ فإن النقل الجوى الداخلى يكون من اختصاص قانون الدولة التى يتم فى إقليمها. وبالتالى يختص القانون المصرى بتنظيم النقل الجوى الذى يتم داخل اقليم الجمهورية .

وكان قانون الطيران المدنى الصادر بالقانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ يتضمن بضعة نصوص قليلة تتعلق بالنقل الجوى ، أهمها نص المادة ١٢٣ التى كانت تخضع النقل الجوى الداخلى لأحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوى الدولى والتى تكون نافذة فى مصر. وكان المشرع يهدف من ذلك توحيد النظام القانونى للنقل الجوى، سواء كان نقلاً داخلياً أو نقلاً دولياً. إلا أنه فى السابع عشر من مايو عام ١٩٩٩ صدر القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ باصدار قانون التجارة ، على أن يعمل به اعتباراً من أول زكتوبر من العام ذاته(١).

وتعتبر قواعد التقنين التجارى مصدراً تشريعياً للقانون الجوى بوجه عام من زاويتين هما :

الأولي : أنه طبقًا للمادة السادسة من التقنين يعد عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية الجوية، وعلى وجه الخصوص بناء الطائرات واصلاحها

---

(١) المادة الثالثة فقرة أولى من قانون اصدار قانون التجارة .

وصيانتها ، شراء أو بيع أو تأجير أو استئجار الطائرات ، شراء أدوات أو مواد تموين الطائرات ، النقل الجوى ، عمليات الشحن والتفريغ، استخدام الطيارين أو غيرهم من العاملين فى الطائرات(١) .

ويترتب علي ذلك من جهة أن الالتزامات الناشئة عن عقود الملاحة التجارية تخضع للأحكام العامة للالتزامات والعقود التجارية الواردة بالتقنين التجارى(٢) .

ومن جهة أخري تكتسب منشآت الملاحة التجارية الجوية صفة التاجر فى مفهوم التقنين التجارى، سواء أكانت منشآت فردية أو كانت فى شكل شركة(٣) . وهو ما يؤدى إلي خضوع تلك لمنشآت لأنظمة التجار طبقاً لأحكام التقنين التجارى(٤) .

الثانية: أن التقنين التجارى يتضمن أحكاماً خاصة بالنقل الجوى، فضلاً كما رأينا عن الأحكام العامة للنقل، وأحكام نقل الأشياء، وأحكام نقل الأشخاص، وكذلك أحكام الوكالة بالعمولة للنقل(٥) .

ويتضح من نص المادة ٢٠٩ من التقنين التجارى الجديد أن أحكام النقل الواردة به إنما تسرى علي النقل الجوى، فهى لا تستبعد من خضوع جميع أنواع

---

(١) وتجدر الإشارة إلي أن أحكام المادة السادسة من التقنين التجارى إنما تتعلق بكل من الأعمال المتعلقة بالملاحة التجارية البحرية وتلك المتعلقة بالملاحة التجارية الجوية.

(٢) الباب الثانى من التقنين، المواد من ٤٧ إلي ٧١.

(٣) المادة العاشرة من التقنين التجارى.

(٤) وتطبيقاً لذلك تلتزم منشآت الملاحة التجارية الجوية بالقيد فى السجل التجارى) المادة ٣٠ فقرة أولي من التقنين التجارى) ، وتلتزم بمسك الدفاتر التجارية متي جاوز رأس المال المستثمر فى نشاط الملاحة الجوية عشرين ألف جنيه (المادة ٢١ من التقنين التجارى) ، وتعتبر مجموعة الأموال المنقولة المخصصة لمزاولة النشاط متجراً (المادة ٣٤ فقرة أولي من التقنين التجارى) ، كما تخضع منشآت الملاحة التجارية الجوية أخيراً لنظام الإفلاس والصلح الواقى منه (المادتان ٥٥٠ فقرة أولي و ٧٢٥ فقرة أولي من التقنين التجارى) .

(٥) الفصل السابع من الباب الثانى من التقنين التجارى، وعنوانه النقل المواد من ٢٠٨ إلي ٢٩٩ .

النقل لتلك الأحكام سوي النقل البحري، وهو حكم تؤكده المادة ٢٨٥ من التقنين، وبخاصة فيما يتعلق بالنقل الجوى الداخلي[١].

ولئن كانت الأحكام الواردة في الفرع المخصص للنقل الجوى في قانون التجارة مستوحاة من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ إلا أنه مع بدء تطبيق اتفاقية مونترال لعام ١٩٩٩ في مصر سوف يحدث انشقاق بين النظام القانوني للنقل الدولي الداخلي والنظام القانوني للنقل الجوى الدولي.

الفرع الثاني

القواعد المنظمة للنقل الجوي الدولي

تجدر الإشارة إلي أن المشرع التجارى نص علي خضوع النقل الجوى الدولي لأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر.[٢] ويتحدد المقصود بالنقل الدولي بمفهوم مخالفة مقصود المشرع من النقل الجوى الداخلي، وهو النقل الذى تقع فيه النقطتان المعينتان باتفاق المتعاقدين للقيام والوصول في مصر ولو كانت الطائرة تواصل رحلتها بعد مغادرة نقطة الوصول إلي ما وراء الحدود الإقليمية المصرية[٣]

---

(١) طبقاً لنص الفقرة الثانية من المادة المذكورة تسرى علي النقل الجوى الداخلي أحكام هذا الفرع والأحكام الخاصة المنصوص عليها في المواد التالية. وحيث أن هذه الأحكام الأخيرة واردة بالفعل في هذا الفرع المخصص للنقل الجوى، تصبح الإشارة إلي سريان أحكام الفرع غير ذات فائدة. إلا أنه بالرجوع إلي نص مشروع تقنين المقدم من وزارة العدل إلي مجلس الشعب، نجده قد نص علي سريان أحكام هذا الفصل (أى الفصل السابع المخصص للنقل)، فضلاً عن الأحكام الخاصة الواردة بالفرع المخصص للنقل الجوى.

ونميل إلي اعتبار ما ورد بنص القانون انتهاء من قبيل الخطأ المادى في صياغة النص، لما يترتب علي عدم تطبيق سائر أحكام النقل الأخري من نشوء فراغ تشريعي في تنظيم جوانب عدة من النقل الجوى، لا نتصور أن يكون المشرع المصرى قد قصده.

(٢) المادة ٢٨٥ فقرة أولي من التقنين التجارى.

(٣) المادة ٢٨٥ فقرة ثالثة من التقنين التجارى.

وعلي ذلك، إذا كـان النقل الجـوى دوليـاً وتوفـرت بشـأنه شـروط تطبـيق الاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر، فإن أحكامـها تطبق بوصفها أحكاماً دولياً. أما إذا كان النقل الجوى دولياً ولم تكن شروط التطبيق المشار إليها متوافرة، يعمل مع ذلك بأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر بوصفها القواعد الواجبة التطبيق وفق النص التجـارى، الذى يحـوى فى واقع الأمـر قاعـدة إسناد بشـأن النقل الجوى الدولى الذى لا تتوافر فيه شروط تطبيق الاتفاقيات الدولية النافذة فى مصر.

وعن القواعد الدولية المنظمة للنقل الجوى الدولى تتنازع اتفاقيتان دوليتان تنظيم هذا النقل فى الوقت الراهن همـا اتفـاقـيـة وارسـو لسنة ١٩٢٩ واتفـاقـيـة مونتريال لسنة ١٩٩٩ .

أولاً: اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩:

هى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى الموقعة بمدينة وارسو ببولانده فى الثانى عشر من أكتوبر عام ١٩٢٩ .

وأهم ما تتضمنه هذه الاتفاقية من أحكام القواعد الخاصة بمستندات النقل الجوى ومسئولية الناقل الجوى وحكم النقل المركب.

وأصبحت الاتفاقية واجبة النفاذ عـام ١٩٣٣ وقد صدقت مصر عليها فى السادس من سبتمبر عام ١٩٥٥ بموجب القانون رقم ٥٩٣ لسنة ١٩٥٥[(١)].

وإزاء الانتقادات التى وجهت إلي الاتفاقية، وبخاصة فيما يتعلق بحدود مسئولية الناقل الجـوى عن الأضـرار الناشـئة عن حوادث الطيران، تم تعديل الاتفـاقـية لأول مـرة بموجب بروتوكـول تم توقيعـه بمدينة لاهاى بهولنده فى الثامن والعشرين من سبتمبر عـام ١٩٥٥[(٢)]، والذى دخل دور النفـــاذ فى أول أغسطس من عام ١٩٦٣ . وكانت مصر قد صدقت علي البروتوكول فى الواحد

---

(١) الوقائع المصرية، العدد ٩٥ مكرر (أ)، ١١ ديسمبر ١٩٥٥.

(٢) الوقائع المصرية، العدد ١٠١ مكرر، ٣١ ديسمبر ١٩٥٥.

والثلاثين من ديسمبر عام ١٩٥٥ بموجب القانون رقم ٦٤٤ لسنة ,١٩٥٥ وأهم ما جاء به بروتوكول لاهى هو مضاعفة الحد الأقصي للتعويض عن الأضرار البدنية مع إدخال تعديلات جوهرية علي الأحكام الخاصة بمستندات النقل وتلك الخاصة بمسئولية الناقل الجوى.

ونظراً لانتشار تكليف الناقلين الجويين غيرهم من الناقلين بإنجاز عمليات النقل المتعاقد عليها تم التوقيع علي اتفاقية مكملة لاتفاقية وارسو بمدينة جوادالاغارا بالمكسيك فى الثامن عشر من سبتمبر عام ١٩٦١. وهى اتفاقية خاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الذى يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد. ولقد دخلت اتفاقية جوادالاغارا حيز النفاذ دولياً عام ١٩٦٤، وصدقت مصر عليها بتاريخ الخامس والعشرين من سبتمبر عام ١٩٦٢ بموجب القرار الجمهورى رقم ٢٨٦١ لسنة ١٩٦٢[١].

ثانياً: اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩:

بات مستقل اتفاقية وارسو مهدداً اعتباراً من تاريخ التوقيع علي بروتوكول لاهاى لعام ,١٩٥٥ ذلك أن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت التصديق علي البروتوكول اعتراضاً منها علي ضعف الحد الأقصي للتعويض عن الإصابات البدنية بالرغم من مضاعفته بموجب البروتوكول عما كان عليه فى اتفاقية وارسو الأصلية. بل أن الولايات المتحدة أرسلت مذكرة إلي الحكومة البولندية، بوصفها الوديع لاتفاقية وارسو، تعلن فيها عن رغبتها فى الانسحاب من هذه الاتفاقية.

لذلك سارع العديد من شركات الطيران إلي إبرام اتفاق مع هيئة الطيران المدنى الأمريكية تم التوقيع عليها بمدينة مونتريال بكندا من الرابع من مايو عام ١٩٦٦، فيما يعرف باتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦، وقد أصبح الاتفاق واجب النفاذ عقب إقرار هيئة الطيران المدنى الأمريكية له.

---

(١) الجريدة الرسمية، العدد ١٩٨، أول سبتمبر ١٩٦٤.

ولا يعد اتفاق مونتريال اتفاقية دولية لأنه لم يعقد بين دول ذات سيادة، بل بين شركات طيران وهيئة الطيران المدنى الأمريكية. وفيه تم الاتفاق علي أن تكون مسئولية الناقل الجوى عن الإصابات البدنية مسئولية موضوعية، وعلي أن يكون الحد الأقصي للتعويض خمسة وسبعين ألف دولار أمريكى لكل مسافر. إلا أنه اتفاق يقتصر نطاق تطبيقه علي الرحلات الجوية التى تكون إحدي نقاط القيام أو الوصول أو الرسو واقعة فى الإقليم الأمريكى[1].

وإثر تهديد الولايات المتحدة بالانسحاب من اتفاقية وارسو، ظهرت الحاجة ملحة إلي تعديل أحكام مسئولية الناقل الجوى. فتم تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول تم توقيعه بمدينة جواتيمالا فى الثامن من مارس عام ١٩٧١، والذى جعل مسئولية الناقل الجوى عن الأضرار البدنية التى تصيب المسافرين وكذلك مسئوليته عن هلاك أو تلف الأمتعة، مسئولية موضوعية، مع بقاء حالات المسئولية الأخري قائمة علي أساس الخطأ المفترض[2]. ثم فى أعقاب ذلك تم التوقيع علي عدة بروتوكولات معدلة لاتفاقية وارسو بمدينة مونتريال بكندا فى الخامس والعشرين من سبتمبر عام ١٩٧٥، وبموجب البروتوكول الرابع منها صارت مسئولية الناقل الجوى عن هلاك أو تلف البضائع مسئولية موضوعية. ولم يبق إذاً من حالات مسئولية الناقل الجوى القائمة علي أساس الخطأ المفترض سوي مسئوليته عن التأخير[3].

ويلاحظ أن الولايات المتحدة الأمريكية ظلت علي رفضها لما اعتبرته تعديلات غير ذات جدوي، آخذة فى ركبها العديد من الدول الهامة فى مجال الطيران المدنى. لذلك لم يدخل أى من بروتوكول جواتيمالا وبروتوكولات مونتريال الأربعة حيز النفاذ دولياً. ولم تصدق مصر علي بروتوكول جواتيمالا، بينما صدقت علي البروتوكولات الأول والثانى والرابع من بروتوكولات

---

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩٨-٩٩.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص٣٠٤ – ٣٠٥.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص٣٠٧.

مونتريال بموجب القرار الجمهورى رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٧٨ بتاريخ الثالث عشر من سبتمبر عام ١٩٧٨ . إلا أن قرار التصديق لم يتم نشره بالجريدة الرسمية، فلا يكون القاضى المصرى ملزماً بتطبيق أحكام بروتوكولات مونتريال الأول والثانى والرابع[1].

إلا أنه خلال شهر مايو ١٩٩٩، وعلي مدار ثلاثة أسابيع، انعقد مؤتمر دبلوماسى بمدينة مونتريال بكندا لوضع مشروع اتفاقية لتوحيد بعض أحكام النقل الجوى الدولى، لتحل محل اتفاقية وارسو. وفى الثامن والعشرين من مايو عام ١٩٩٩ قام ممثلو خمس وخمسين دولة، ومن بينها مصر، بالتوقيع بالموافقة المبدئية علي مشروع الاتفاقية الجديدة.

ولقد أسفرت الضغوط التى مارستها الولايات المتحدة الأمريكية خلال أعمال المؤتمر عن تبنى مشروع الاتفاقية لعدة مبادئ هامة:

١- المسئولية الموضوعية للناقل الجوى عن حوادث الطيران.

٢- تحديد فترة النقل الجوى بمقتضي ضوابط واسعة، تزيد من نطاق مسئولية الناقل الجوى.

---

(١) قارن محمد فريد العريني: القانون الجوى. النقل الجوى الداخلى والدولى، الدار الجامعية، بيروت ١٩٩٨، ص٦٥-٦٦. فالفقيه يري فى نص المادة ١٢٣ من قانون الطيران المدنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ ما يلزم القاضى المصرى بتطبيق أحكام بروتوكولات مونتريال الأول والثانى والرابع لعام ١٩٧٥ علي النقل الجوى الداخلى، حيث اكتفي المشرع المصرى بالنص علي تطبيق الاتفاقيات المعدلة لاتفاقية وارسو والتى تكون مصر منظمة إليها دون اشتراط أن تكون هذه الاتفاقيات واجبة النفاذ دولياً. ففى نظر الفقيه لن تطبق البروتوكولات المشار إليها علي النقل الجوى الدولى لعدم نفاذ أحكامها دولياً، بينما تكون واجبة التطبيق علي النقل الجوى الداخلى تطبيقاً للمادة ١٢٣ من قانون الطيران المدنى لعام ١٩٨١.

إلا أن التزام القاضى بتطبيق ثمة تشريع، سواء أكان وطنياً أو دولياً يكون رهيناً بنشره بالجريدة الرسمية المصرية وصيرورته تبعاً لذلك جزءاً من النظام القانونى المصرى واجب التطبيق. وحيث أن مصر وقد انضمت بالفعل إلي البروتوكولات المذكورة، لكنها لم تتخذ إجراءات نشرها بالجريدة الرسمية المصرية، وبالتالى لم تلزم القاضى المصرى بتطبيق أحكامها بعد، لا علي النقل الجوى الدولى ولا علي النقل الجوى الداخلى اللذان يجمعهما فى واقع الأمر نص المادة ١٢٣ من قانون الطيران المدنى.

٣- تحديد الحد الأقصي للتعويض عن الوفاة والإصابات البدنية إلي مائة ألف وحدة من حقوق السحب الخاصة لكل مسافر[١].

٤- إقرار حق المدعى بالمسئولية في رفع الدعوي أمام محاكم الدولة التى ينتمى إليها بجنسيته، وذلك إلي جانب الخيارات التقليدية الممنوحة للمدعى بشأن رفع الدعوي[٢].

٥- التزام شركات الطيران بالتأمين من مسئوليتها العقدية عن حوادث الطيران[٣].

وإزاء اتجاه الجماعة الدولية إلي إبرام هذه الاتفاقية الجديدة، فقد تأكد من جهة عزوف الدول عن الانضمام إلي كل من بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ وبرتوكولات مونتريال الأربعة لعام ,١٩٧٥ ويمكن اعتبار أن هذه البروتوكولات إنما ولدت فى واقع الأمر ميته. ومن جهة أخري بات من المؤكد أن أيام اتفاقية وارسو صارت محدودة، فى انتظار دخول الاتفاقية الجديدة حيز النفاذ دولياً[٤].

---

(١) وهو ما يوازى فى تاريخ التوقيع علي الاتفاقية مائة وأربعين ألف دولار أمريكى.

(٢) وتجدر الإشارة إلي أن الولايات المتحدة الأمريكية هى التى فرضت هذا الحكم المستحدث الذى لم تأت به اتفاقية وارسو وأى من البروتوكولات المعدلة لها. وكان الحكم المتقدم محل اعتراض الدول النامية بوجه عام، وكذلك فرنسا. والهدف منه هو السماح للأمريكيين برفع دعاوى التعويض أمام المحاكم الأمريكية، بغض النظر عن مكان وقوع الحدث، أو النطاق الجغرافى للرحلة الجوية، أو موطن أى من الناقل أو المضرور.

(٣) ويلاحظ أن قانون الطيران المدنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ يلزم مستمر الطائرة بأن يؤمن لتغطية مسئوليته عن الأضرار التى تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التى تكون علي متن الطائرة (المادة ١٣٨ فقرة أولي). ويقع الالتزام، فى ظل القانون المصرى، علي عاتق مستغل الطائرة بينما تفرضه الاتفاقية الجديدة علي الناقل الجوى. ولا يلزم بالضرورة اجتماع صفتى مستغل الطائرة والناقل الجوى فى شخص واحد. لذلك سوف يترتب علي التزام الناقلين الجويين بالتأمين من المسئولية ارتفاع أثمان خدمات النقل الجوى، لتغطى تكلفة التأمين الإجبارى.

(٤) هذا علي الصعيد الدولى. أما علي صعيد النقل الداخلى، تجدر الإشارة إلي أن المادة ١٢٣ من قانون الطيران المدنى تنص علي تطبيق اتفاقية وارسو والاتفاقيات الأخري المعدلة والمكملة لها، المنضمة إليها مصر علي كل من النقل الدولى والداخلى.

ويفرض نفاذ الاتفاقية الجديدة دولياً، واتخاذ إجراءات نشرها بالجريدة الرسمية، يصبح القاضى المصرى ملزماً بتطبيق أحكامها علي النقل الجوى الدولى الخاضع للاتفاقية. لكن إذا بقي نص=

ولقد دخلت اتفاقية مونتريال حيز النفاذ دولياً فى الرابع من نوفمبر عام ٢٠٠٣ حينما اكتملت التصديقات الثلاثون التى اشترطت الاتفاقية الدولية توافرها حتي يبدأ العمل بها دولياً. ولئن كانت الدولة المصرية قد قامت بإيداع وثيقة التصديق علي الاتفاقية لدي المنظمة الدولية للطيران فى تاريخ ٢٠٠٥/٢/٢٤ وهو ما كان يفترض معه أن يبدأ العمل بها فى تاريخ ٢٠٠٥/٤/٢٥ وفقاً لأحكامها(١). إلا أنه لم يتم نشر نص الاتفاقية فى الجريدة الرسمية المصرية حتي الآن وبالتالى لا تلتزم المحاكم المصرية بتطبيق أحكامها بعد وتستمر فى تطبيق أحكام اتفاقية وارسو التى لم تنسحب منها الدولة المصرية حتي الآن.

وتسرى أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ إذا توافرت الشروط الآتية:

١- إبرام عقد نقل جوى، أى نقل لركاب أو نقل لبضائع يتحقق جواً وبواسطة طائرة. ويراعي أن الاتفاقية قد حددت موضوعها بالنقل الجوى للركاب وأمتعتهم والبضائع، واستبعدت بذلك نقل الرسائل والطرود البريدية، كما أن أحكامها لا تسرى علي الركاب المتسللين إلي الطائرة(٢).

٢- أن يكون النقل الجوى دولياً، ويكون النقل دولياً فى الحالتين الأتيتين(٣):

= المادة ١٢٣ دون تعديل يستمر العمل بأحكام اتفاقية وارسو والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها وذلك علي النقل الداخلى.

ولئن كان المشرع المصرى يهدف من نص المادة المذكورة توحيد النظام القانونى لكل من النقل الدولى والنقل الداخلى فى ظل القانون المصرى، كان يجدر به، توخياً لذات الغرض، تعديل المادة ١٢٣ عند التصديق علي الاتفاقية الجديدة، وذلك بالإحالة إلي أحكامها بشأن النقل الجوى الداخلى. ومع ذلك يلاحظ أن أحكام التقنين التجارى الجديد لعام ١٩٩٩ قد حادت عن هذا المسار إذا أصبح النقل الجوى الداخلى خاضعاً لأحكام النقل الواردة بالتقنين، بينما يبقي النقل الجوى الدولى خاضعاً لأحكام الاتفاقيات الدولية السارية فى مصر. ولذلك نري أن التقنين الجديد قد ألغي فى واقع الأمر نص المادة ١٢٣ من قانون الطيران المدنى علي الأقل فيما يتعلق بالنقل الجوى الداخلى.

(١) وذلك تطبيقاً للمادة ٥٣ بند ٧ من الاتفاقية أنه عند انضمام دولة إلي أى اتفاقية فإن أحكامها تسرى بعد انقضاء ستين يوماً تكون تالية لإيداع وثيقة التصديق لدي المنظمة الدولية للطيران المدنى.

(٢) محمد فريد العرينى ، المرجع السابق ، ص٥٦ .

(٣) المادة الأولى من اتفاقية وارسو .

(أ) إذا كان واقعاً بين دولتين تعدان من الأطراف السامية المتعاقدة. ويعد طرفاً سامياً متعاقداً الدولة الموقعة أو المنضمة إلي الاتفاقية والتى اتخذت الإجراءات التي تكفل تطبيق أحكامها بواسطة محاكمها[١].

(ب) إذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين فى إقليم طرف سامى متعاقد وكان متفقاً بين الطرفين أن ترسو الطائرة فى إقليم دولة أخري وإن لم تكن هذه الأخيرة طرفاً سامياً متعاقداً.

ويتضح من ذلك أن اتفاقية وارسو لا تسرى علي النقل الجوى الداخلى. كذلك لا تسرى الاتفاقية علي النقل الذى يتم بين دولة متعاقدة وأخري غير متعاقدة[٢]. ويراعي أن رحلة الذهاب والإياب بين دولة متعاقدة وأخري غير متعاقدة تبقي خاضعة لأحكام الاتفاقية باعتبار أن نقطتى القيام والوصول واقعتان فى إقليم دولة متعاقدة مع اعتبار دولة المقصد غير المتعاقدة بمثابة رسو للطائرة فى مكان الهبوط فيها[٣].

٣- أن يكون النقل الجوى بمقابل، وهو ما يعنى استبعاد النقل المجانى من الخضوع لأحكام الاتفاقية ما لم تقم به إحدي مؤسسات الطيران[٤]. ويراعي أنه لا يلزم فى المقابل أن يكون نقدياً، كما لا يلزم فيه أن يكون سامحاً بتحقيق الربح، وبالتالى يخضع النقل الجوى مع اقتسام المصاريف لأحكام الاتفاقية[٥].

---

(١) المادة ١٧ فقرة أولى من بروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ .

(٢) محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص٥٨ .

(٣) أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص٢٣٩ – ٢٤٠ .

(٤) محمود سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، ص٧٩ .

(٥) سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، ص١٧٣ .

المطلب الثالث

تعريف الطائرة

تتعدد أنواع الطائرات وأوصافها كأداة للملاحة الجوية، ولذلك يصعب وضع تعريف منضبط لها من الوجهتين الفنية والقانونية.

إلا أن لتعريف الطائرة أهميته من زاوية تحديد نطاق تطبيق القواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية، وعلي وجه الخصوص تلك الخاصة بأداة هذه الملاحة.

والواقع أن النظام القانوني المصرى يعرف تشريعين أساسيين يتضمنان أحكاماً خاصة بالطائرة: الأول هو القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ بشأن بعض الأحكام الخاصة بالطائرات، والثاني هو قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ . وقد تضمن كل تشريع منهما تعريفاً مختلفاً للطائرة.

فالمادة ٥٦ من القانون رقم ٢٦ لسنة١٩٧٦ تعرف الطائرة بأنها كل آلة أو جهاز يرتفع ويسير في الهواء بقوة آلية محركة اعتماداً علي رد فعل الهواء[1] . ومؤدي هذا التعريف استبعاد البالونات والمناطيد والطيارات الشراعية والزحافات الهوائية من مفهوم الطائرة.

أما البند السابع من المادة الأولي من القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ فقد عرف الطائرة بأنها أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلي ذلك. ويتضح من ذلك أن مفهوم الطائرة في هذا القانون يتسع عنه في قانون ١٩٧٦ ، ولكنه لا يشمل أيضاً الزحافات الهوائية التي تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض[2] .

---

(١) وهو تعريف معاهدة شيكاجو لعام ١٩٤٤ للطائرة (الملحق الثامن).

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص٤٠ .

وتجدر الإشارة إلي أن المادة ١٦٧ وهى المادة الأخيرة من قانون الطيران المدنى رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، تنص علي تطبيق أحكام هذا القانون علي المركبات الهوائية الأخري، مع التحفظ بأن تكون هذه الأحكام مستحيلة التطبيق بسبب طبيعة تلك المركبات أو تطبيقها. والمركبات الهوائية الأخري هى البالونات والمناطيد والمروحيات والطائرات الشراعية.

الباب الأول
وثائق النقل الجوي

لم يتضمن الفرع الخاص بالنقل الجوى تنظيماً لوثائق النقل الجوى. ومع ذلك تشير بعض عبارات النصوص المنظمة لمسئولية الناقل الجوى إلى اعتماد الطيران الداخلى ذات الوثائق المعمول بها فى مجال الطيران الدولى، وهو ما تجيزه الأحكام العامة للنقل التجارى التى لا تحول دون إصدار وثائق للنقل، سواء كان نقلاً للأشخاص أو نقلاً للأشياء .

وبناء على ذلك نعرض لأحكام وثائق النقل طبقاً لأحكام اتفاقية وارسو، مع الإشارة إلى اعتماد شركات الطيران ذات الأحكام بشأن النقل الجوى الداخلى .

الفصل الأول

ماهية وثائق النقل الجوي

تتمثل هذه الوثائق في تذكرة السفر وايصال الأمتعة وخطاب النقل، فنتناولها تباعا.

المبحث الأول

تذكرة السفر

نعرض على التوالى لبيانات تذكرة السفر ولنظامها القانونى.

المطلب الأول

بيانات تذكرة السفر

يمكن تعريف تذكرة السفر[1] بانها المستند الدال على عقد نقل الاشخاص الجوى[2].

وتنص الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ على انه «يتعين فى نقل الركاب تسليم تذكرة سفر تتضمن:

(أ) ذكر نقطتى القيام والوصول.

(ب) اذا وقعت نقطتا القيام والوصول فى اقليم نفس الطرف السامى المتعاقد وكانت هناك محطة أو عدة محطات فى اقليم دولة أخرى، وجب ذكر احدى المحطات.

(جـ) اعلان يوضح انه اذا قام الركاب برحلة غايتها النهائية أو احدى محطاتها فى بلد آخر غير بلد القيام يمكن أن يخضع النقل لاتفاقية وارسو التى

---

(١) Billet de passage. Passenger ticket.

(٢) قارن تعريف الدكتور مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٤٢: «تذكرة السفر هى مستند النقل الجوى للأشخاص طبقا لاتفاقية وارسو».

تحدد بوجه عام مسئولية الناقل فى حالة الوفاة أو الاصابة البدنية وكذلك فى حالة ضياع الأمتعة أو تلفها[1].

ويلاحظ على هذه البيانات انها تسمح أولا بتحديد نطاق التزام الناقل الجوى المكانى وذلك عن طريق تحديد نقتطى القيام والوصول. ثم تسمح بتحديد مدى خضوع النقل الجوى لأحكام اتفاقية وارسو وذلك بذكر محطة واحدة على الاقل اذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين فى اقليم دولة واحدة وكانت المحطات أو بعضها أو حتى احداها واقعة فى اقليم دولة أخرى[2].

الا انه يلاحظ أنه يكون من المفيد للمسافر ان يعلم على وجه الدقة بالمحطات الجوية التى تتضمنها الرحلة الجوية لكى يتخذ الاجراءات اللازمة للحصول على تأشيرة الدخول إلى البلاد التى تقع هذه المحطات فيها[3].

---

(١) هذا ونشير إلى أن هذه البيانات تم تعديلها بموجب احكام بروتوكول جواتيمالا – المعدل لاحكام اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاى - والذى تم التوقيع عليه فى الثامن من مارس عام ١٩٧١ ولكنه لم يدخل حيز النفاذ دوليا. فتقضى الفقرة الأولى من المادة الثالثة منه على ضرورة ذكر البيان الأول والبيان الثانى فقط من البيانات الواردة ببروتوكول لاهاى. اما الفقرة الثانية من المادة ذاتها فقد استحدثت حكما جديدا مؤداه أن الناقل الجوى يستطيع اللجوء إلى اية وسيلة لتسجيل البيانات وتغنى هذه الوسيلة عن تسليم تذكرة السفر. وهذا الحكم يتمشى مع انتشار استخدام شركات الطيران للحاسبات الآلية فى ممارسة نشاطها بحيث يسمح الاطلاع على ما تم تخزينه فى الحاسب الآلى بتحديد المسائل المتعلقة بالنقل الجوى مما يغنى عن تذكرة النقل وبياناتها. انظر فى هذا المعنى محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٤٩ – ٥٠.

(٢) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٦.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٠٠. ويلاحظ أن المادة الثالثة فقرة أولى بند (جـ) من اتفاقية وارسو قبل تعديلها كانت تقضى باحتفاظ الناقل بحق اشتراط تعديل المحطات الجوية عند الضرورة دون أن يؤثر التعديل على الصفة الدولية للنقل الجوى. اما بعد التعديل فلا يكون الناقل ملزما سوى بذكر احدى المحطات مما يقرر له سلطة واسعة فى تعديل المحطات دون الرجوع عليه بالمسئولية.

المطلب الثاني

أحكام تذكرة السفر

نتناول تباعاً بحث مسألة تضمين تذكرة السفر شروط الاياتا والتزام الناقل بتسليم تذكرة النقل، وتداولها.

أولاً: تضمين تذكرة السفر شروط الاياتا:

الاتحاد الدولي للنقل الجوى هو اتحاد عالمي يضم في عضويته شركات الطيران في العالم، سواء كانت شركات خاصة أو شركات تابعة للقطاع الاقتصادي للدول. ويعرف الاتحاد باسم الاياتا [١]. ويتولى الاتحاد تحديد شروط عامة للنقل الجوى بحيث تكون كافة وثائق النقل التي تصدرها شركات الطيران على أنموذج واحد يحتذى بتلك الشروط العامة. وقد جرت عادة شركات الطيران على طبع الشروط العامة المتعلقة بتذكرة السفر في تذاكر السفر بحيث تصبح جزءاً لا يتجزأ من المضمون التعاقدى لاتفاق المسافر والناقل[٢].

ويلاحظ أنه ليست لهذه الشروط قوة قانونية ملزمة بمعنى انها لا تجد مصدرها في تشريع دولي، وانما يأتي الزامها من تضمينها عقد النقل تطبيقا للمبدأ العام بأن العقد شريعة المتعاقدين. ويشترط بالتالي للاعتراف بالقوة الملزمة لهذه الشروط الا تكون مخالفة لأحكام اتفاقية وارسو أو للأحكام الآمرة في القانون الداخلي في حالة وجوب تطبيقه[٣].

ثانياً: الالتزام بتسليم تذكرة النقل:

تفرض اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ التزاما على عاتق الناقل الجوى بتسليم تذكرة السفر. ولا يشترط أن يتم التسليم إلى المسافر شخصيا وانما يجوز تسليمها إلى من ينوب عنه أو احد تابعيه أو الجهة التي تولت تنظيم الرحلة الجوية أو حجز تذاكر الطيران.

ولابد من تسليم تذكرة السفر إلى المسافر قبل موعد الرحلة الجوية بوقت

---

(١) والاسم تعريب لأحرف IATA وهي اختصر اسم الاتحاد باللغة الانجليزية إلى أحرفه الأولى: International Air Transport Association.

(٢) وقد تضمنت المادة ١٧ من شروط الاياتا العامة الاحكام المتعلقة بتذكرة السفر.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٧.

كاف. ذلك أن بعض الاجراءات تتطلب تقديم ما يفيد القيام بالرحلة الجوية إلى السلطات العامة أو السلطات القنصلية على حسب الأحوال. ويمكن توقيع الجزاء المقرر لعدم تسليم التذكرة فى حالة التأخر فى تسليمها خاصة عندما يؤدى هذا التأخير إلى الاضرار بالمسافر[١].

ثالثاً: تداول تذكرة السفر:

يذهب اتجاه فى الفقه إلى أن الاتفاقية لم تحدد شكلا لتذكرة السفر وبالتالى ليس ثمة مانع من ان تكون لحاملها ومن ثم يجوز تداولها بالتسليم[٢]. الا ان شروط الاياتا العامة جعلت من تذكرة السفر سندا اسميا يورد فيه اسم المسافر ولايجوز له التنازل عنه للغير. ويبرر هذا الحكم أن مقتضيات الامن والجوازات تفرض اعداد وتسليم قوائم باسماء المسافرين وبصفة خاصة فى النقل الجوى الدولى[٣]، وهذا ما يجعلنا نقرر ان عقد نقل الاشخاص الجوى من عقود الاعتبار الشخصى.

المبحث الثاني

استمارة الأمتعة

نادرا ما يقوم المسافر بالرحلة الجوية دون أن يصطحب معه بعض الأمتعة. ومنها ما يعهد بها المسافر إلى الناقل الجوى ومنها ما يستبقيها معه على متن الطائرة.

وتقضى المادة الرابعة فقرة أولى من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاى بانه يتعين فى نقل الأمتعة المسجلة ان تسلم استمارة امتعة، ويجب أن تشتمل الاستمارة على بعض البيانات اذا لم تكن مقترنة بتذكرة السفر أو لم تكن داخلة فيها. وهذه الاستمارة هى فى الواقع ايصال يفيد تسلم الناقل الجوى لأمتعة المسافر.

---

(١) ويتمثل هذا الجزاء فى زوال التمتع باحكام تحديد مسئولية الناقل الجوى الواردة بالمادة ٢٢ من اتفاقية وارسو.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

(٣) مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٤٥.

ويقصد بالأمتعة المسجلة تلك التى يعهد بها المسافر إلى الناقل الجوى ويشحنها هذا الأخير فى المكان المخصص لها على متن الطائرة . اما الأمتعة التى يستبقيها المسافر معه على متن الطائرة، والتى يطلق عليها الأمتعة الخفيفة[1]، فلا يصدر عنها ايصال من الناقل الجوى[2] .

ويجب ان يتضمن ايصال الأمتعة بيانات الزامية هى ذات البيانات الواجب توافرها فى تذكرة النقل: ذكر نقطتى القيام والوصول، واذا وقعت هاتان النقطتان فى اقليم نفس الطرف السامى المتعاقد وكانت هناك محطة أو عدة محطات فى اقليم دولة أخرى يجب ذكر احدى هذه المحطات، وأخيرا يجب أن يتضمن ايصال الأمتعة اعلانا يوضح انه اذا قام الراكب برحلة غايتها النهائية أو احدى محطاتها فى بلد آخر غير بلد القيام، يمكن أن يخضع النقل لاتفاقية وارسو التى تحدد بوجه عام مسئولية الناقل فى حالة ضياع الأمتعة أو تلفها[3] .

الا انه يراعى ان هذه البيانات لا يجب توافرها الا فى حالة صدور ايصال للامتعة مستقل عن تذكرة السفر. ويحدث ذلك فى الغالب عندما يتم شحن الأمتعة على طائرة تختلف عن الطائرة التى يستقلها المسافر[4]. اما اذا اتفق

---

(١) ذلك ان شركات الطيران تفرض فى الغالب عددا اقصى للامتعة التى يجوز للمسافر اصطحابها معه على متن الطائرة على الا يتجاوز وزنها قدرا محددا من الكيلو جرامات والا وجب تسجيلها وتسليمها إلى الناقل الجوى وتحدد شروط الاياتا هذه الأحكام

(٢) مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٤٦ .

(٣) وكانت المادة الرابعة من الاتفاقية قبل تعديلها تقضى بضرورة توافر ثمانية بيانات الزامية فى ايصال الأمتعة هى: مكان وتاريخ الاصدار – نقطتا القيام والوصول – اسم وعنوان الناقل أو الناقلين – رقم تذكرة السفر – النص على ان يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة – عدد الطرود ووزنها – مقدار "قيمة المعلنة طبقا للمادة ٢٢ فقرة ثانية – ذكر أن النقل يخضع لنظام المسئولية المقررة فى هذه الاتفاقية. واسوة بما فعله بروتوكول جواتيمالا ببيانات تذكرة السفر الغى هذا البروتوكول البيان الثالث الواجب توافره فى ايصال الأمتعة وهو البيان الخاص بالاعلان.

(٤) مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٤٧ . هذا وتنص المادة ٩٤ من الشروط العامة للإياتا على التزام الناقل الجوى بنقل امتعة المسافر على الطائرة ذاتها التى يستقلها، واذا كان الأمر غير ممكن فيجب ان يتم النقل على أول طائرة تلى طائرة المسافر. انظر سميحة القليوبى، المرجع السابق، ص ١٨٨ .

ايصال الأمتعة بتذكرة السفر أو كان داخلا فيها فيكتفى فى هذه الحالة ببيانات التذكرة التى تطابق – كما ذكرنا – البيانات الالزامية لايصال الأمتعة.

ولقد اعدت الاياتا نموذجا لتذكرة السفر يجعل ايصال الأمتعة داخلا فيها وبالتالى لا يرفق بها سوى صك يفيد ذلك لكل حقيبة مسجلة[1] .

المبحث الثالث

خطاب النقل الجوي

تنص اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على وجوب اصدار خطاب للنقل الجوى بمناسبة ابرام عقد نقل جوى للبضائع. وقد تبنت الاتفاقية هذه التسمية «خطاب النقل الجوى» Lettre de transport aérien لتمييزه عن كل من تذكرة السفر واستمارة الأمتعة[2] .

وتنص المادة الخامسة فقرة أولى من اتفاقية وارسو على ان «لكل ناقل بضائع الحق فى ان يطلب من المرسل اعداد وتسليم مستند يطلق عليه اسم «خطاب النقل الجوى». ولكل مرسل الحق فى ان يطلب إلى الناقل قبول هذا المستند».

ويتضح من ذلك ان خطاب النقل الجوى يختلف عن كل من تذكرة السفر وايصال الأمتعة فى ان الشاحن هو الذى يقوم باعداد المستند وتحريره بينما يتولى الناقل الجوى اصدار تذكرة السفر وايصال الأمتعة[3] . وبعد تحرير الخطاب يجب تقديمه إلى الناقل الجوى ويتعين على هذا الأخير قبوله[4] .

---

(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٢٥ . وتستلزم شروط الاياتا ان تكون الأمتعة محكمة الربط والتغليف وتستبعد الاشياء الهشة والقابلة للتلف والنقود والمجوهرات. كذلك يتعين الا تحتوى أمتعة المسافر على مواد متفجرة أو مائعات أو حيوانات مالم يوافق عليها الناقل الجوى وبشروط خاصة مستقلة. أنظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٨٧ .

(٢) كما يتميز المستند بهذه التسمية عن كل من تذكرة النقل البرى وسند الشحن البحرى: CAR-TOU، المرجع السابق،ص ٢٣٤ . ويشير الدكتور أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٩ هامش (٣٦) إلى انتقاد وجه إلى هذه التسمية باعتبارها حنينا إلى الماضى.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٤ ومراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٤٨ .

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٩ .

وإذا تعـددت الطرود الواجب نقلهـا يحق للناقل الجـوى أن يطالب المرسل بتحرير خطابات نقل جوى بعدد هذه الطرود[1] . ويثور التساؤل عما اذا كان يحق للمرسل ان يطالب الناقل الجوى بقبول عدد من خطابات النقل الجوى بعدد الطرود المنقولة: ذلك أن المرسل يستطيع التصرف فى البضاعة المنقولة عن طريق تداول خطاب النقل الجـوى، ويسمح له اصدار عدة خطابات نقل جـوى بالتصـرف فى جزء من تلك البضـاعة دون أن يضطر إلى التصـرف فيـها بأكملها[2] . ومن جانب آخر يسمح تعدد خطابات النقل الجوى بتسليم الطرود إلى أكثر من مرسل إليه على ضوء الصفقات التى يبرمها المرسل.

ويجب تحـرير ثلاث نسخ من خطاب النقل الجـوى، احـداها للناقل ويوقع عليها المرسل، وأخرى للمرسل اليه ويوقع عليها كل من المرسل والناقل الجوى، والثالثة للمرسل ويوقع عليها الناقل الجوى[3] .

والناقل الجـوى يوقع بامـضـائه قبل أن يبدأ فى شـحن البـضـاعـة داخل الطائرة[4] . ويجوز ان يستعاض عن امضاء أى من الناقل والمرسل بوضع ختم كما يمكن أن يكون امضاء المرسل مطبوعاً[5] .

ولقد أوجبت المادة الثامنة من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاى ان يتضمن خطاب النقل الجوى ذات البيانات الواجب توافرها فى كل من

---

(١) المادة السابعة من اتفاقية وارسو.

(٢) على انه يلاحظ أن مثل هذا الحق فى التصرف فى البضاعة المنقولة محدود الفعالية فيما يتعلق بالنقل الجوى لأن البضاعة لاتبقى فى حيازة الناقل الجوى سوى لفترة زمنية وجيزة. فى هذا المعنى RODIERE، قانون النقل، سابق الاشارة اليه، ص ١٦١ ف ١٤٩.

(٣) المادة السادسة فقرة ثانية من اتفاقية وارسو. هذا وتوجب الشروط العامة للاياتا تحرير خطاب النقل الجوى من تسع نسخ لمواجهة حالات تعدد الناقلين والضرورات الجمركية وتدخل شركات التأمين: LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٥. وتلجأ بعض شركات الطيران إلى تحرير عدد أكبر من النسخ مثل ايرفرانس: ١٢ نسخة وساس ولوفتهانزا: ١١ صورة واليتاليا ١٤ صورة. أنظر أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٧٩ هامش (٣٧). ومع ذلك يلاحظ أن اعتماد الوثائق الالكترونية قد أدى إلى كثير من التخفيف من متطلبات التعامل الورقى.

(٤) المادة السادسة فقرة ثانية من اتفاقية وارسو بعد تعديل بروتوكول لاهاى لها.

(٥) المادة السادسة فقرة رابعة من اتفاقية وارسو.

تذكرة السفر وايصال الأمتعة[1]. ويكون المرسل مسئولا عن صحة البيانات والاقرارات المتعلقة بالبضاعة التى يدرجها فى خطاب النقل الجوى[2]. ويتحمل مسئولية اى ضرر يلحق الناقل أو اى شخص آخر تنعقد فى مواجهته مسئولية الناقل الجوى، وذلك من جراء بياناته واقراراته غير المنتظمة أو غير الصحيحة أو الناقصة[3].

واذا كان المرسل هو الذى يتولى اعداد خطاب النقل الجوى فان ذلك لايمنع الناقل الجوى من وجوب التأكد من اعداده واشتماله على البيانات اللازمة والا تعرض للحرمان من التمسك بأحكام المسئولية المحدودة المقررة فى اتفاقية وارسو[4]. ويراعى كذلك ان المرسل قد يطالب الناقل الجوى باعداد هذا الخطاب، وفى هذه الحالة اقامت اتفاقية وارسو قرينة بسيطة على ان الناقل الجوى يعمل لحساب المرسل[5].

---

(١) وهى ذكر نقطتى القيام والوصول، وذكر احدى المحطات فى حالة وقوع نقطتى القيام والوصول فى اقليم نفس الدولة المتعاقدة وكانت هناك محطة أو عدة محطات فى اقليم دولة أخرى، وامكان خضوع النقل لاتفاقية وارسو اذا كانت نقطة الوصول أو احدى المحطات تقعان فى دولة تختلف عن دولة القيام. هذا ويراعى انه تم توقيع عدة بروتوكولات فى الخامس والعشرين من سبتمبر ١٩٧٥ بمدينة مونتريال لم تدخل حيز النفاذ من بينها البروتوكول الرابع الذى اضاف فى مادته الثامنة بيانا رابعا إلى البيانات التى نص عليها بروتوكول لاهاى كان خاصا بوزن البضاعة. وبالإضافة إلى ذلك نصت المادة الخامسة منه على جواز لجوء الناقل الجوى إلى اية وسيلة اخرى كالحاسبات الآلية لتسجيل جميع البيانات المتعلقة بالنقل، ويغنى هذا التسجيل عن اصدار خطاب النقل، ومع ذلك يتعين على الناقل تقديم ايصال للمرسل بالبضاعة تذكر فيه البيانات الواجب توافرها فى خطاب النقل: انظر محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٥٢.
ويراعى أنه قبل تعديل بروتوكول لاهاى كانت المادة الثامنة من اتفاقية وارسو تستوجب اشتمال خطاب النقل الجوى على سبعة عشر بيانا تغطى كافة المعلومات المتعلقة بالناقل والمرسل والمرسل إليه والبضاعة والرحلة الجوية وخضوع النقل لاتفاقية وارسو.

(٢) المادة العاشرة فقرة أولى من اتفاقية وارسو.

(٣) المادة العاشرة فقرة ثانية من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاى.

(٤) المادة التاسعة من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاى. مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٤٨.

(٥) المادة السادسة فقرة خامسة من اتفاقية وارسو.

ولقد تضمنت اتفاقية وارسو بعض الأحكام الخاصة بحقوق المرسل والمرسل اليه[1]. واوجبت الفقرة الثانية من المادة ١٥ منها تضمين خطاب النقل الجوى كل شرط يخالف هذه الأحكام.

وأخيرا نشير إلى ان بروتوكول لاهاى اضاف فقرة ثالثة إلى المادة ١٥ من اتفاقية وارسو مؤداها انه ليس هناك ثمة مانع من ان يكون خطاب النقل الجوى قابلا للتداول وبالتالى يجوز تحرير خطاب نقل اذنى أو لحامله. الا ان الشروط العامة للاياتا لا تجيز ان يكون خطاب النقل قابلا للتداول. ومرد ذلك إلى الفترة الزمنية الوجيزة التى تستغرقها الرحلة الجوية مما لا تجعل للتصرف فى البضاعة أثناء الرحلة أهمية كبرى[2].

---

(١) وتتمثل فى حق المرسل إليه فى توجيه البضاعة (المادة ١٢) وحق المرسل إليه فى استلام البضاعة (المادة ١٣) مع الإشارة إلى تقرير هذين الحقين وان اعملا لحساب الغير.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٩.

الفصل الثاني

دور وثائق النقل الجوي في الاثبات

تقضى اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المعدلة ببروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ بأن وثائق النقل الجوى تكون حجة على انعقاد العقد وعلى مايتضمنه من شروط وبنود[١].

لكن هذه الحجية نسبية لأن الاتفاقية تقبل اى دليل عكسى على انعقاد العقد أو مضمونه. ومعنى ذلك أن وثائق النقل الجوى ليست السبيل الأوحد لاثبات عقد النقل الجوى[٢]. بل إن اتفاقية وارسو حرصت على تأكيد هذا المعنى بنصها على انه لا يؤثر على قيام العقد أو على صحته عدم وجود وثيقة النقل أو عدم انتظامها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعاً لأحكام الاتفاقية[٣]. فاذا فقدت مثل تلك الوثيقة يمكن اثبات واقعة ابرام عقد النقل الجوى وتسليم الوثيقة بكافة طرق الاثبات[٤]، كذلك يمكن له إثبات عكس ماورد بها من بيانات بكل الطرق.

ولقد تضمنت الفقرة الثانية من المادة ١١ من الاتفاقية حكما خاصا بعقد نقل البضائع الجوى اذ تفرق بين بيانات خطاب النقل المتعلقة بوزن البضاعة وابعادها وتغليفها وعدد الطرود وبين البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها. فبالنسبة للطائفة الأولى من البيانات يكون خطاب النقل حجة عليها إلى أن يقام الدليل العكسى. اما بالنسبة للطائفة الثانية من البيانات فلا تجعل الاتفاقية من خطاب النقل حجة عليها ما لم يكن الناقل الجوى قد تحقق بنفسه وفى حضور المرسل من صحتها وبشرط أن يكون قد تم اثبات ذلك فى خطاب

---

(١) المادة الثالثة فقرة ثانية بالنسبة إلى تذكرة السفر والمادة الرابعة فقرة ثانية بالنسبة إلى استمارة الأمتعة والمادة الحادية عشر فقرة أولى بالنسبة إلى خطاب النقل الجوى.

(٢) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٥٢.

(٣) انظر المواد المشار إليها بخصوص حجية وثائق النقل الجوى.

(٤) سميحة القليوبى، المرجع السابق، ص ١٨٥.

النقل الجوى[1]. واذا تعلقت البيانات بالحالة الظاهرة للبضاعة صار خطاب النقل حجة على ذلك إلى أن يثبت العكس[2].

واذا كانت لوثائق النقل الجوى هذه الحجية النسبية فى الاثبات بمقتضى أحكام اتفاقية وارسو الا أن الأمر لا يقلل من اهمية هذه الوثائق والدور الهام الذى تلعبه فى اثبات عقد النقل الجوى. ذلك ان الناقل الجوى ملزم باصدار تذكرة السفر وايصال الأمتعة، كما انه ملزم بقبول خطاب النقل الجوى الذى يعده المرسل، وقد يعده الناقل الجوى بناء على طلب المرسل. وترتب الاتفاقية جزاء قاسيا على الاخلال بهذا الالتزام: فبالنسبة لنقل الأشخاص تنص الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الاتفاقية بعد تعديل بروتوكول لاهاى لها «على أنه اذا قبل الناقل راكبا لم تسلم إليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الاعلان الوارد فى الفقرة الأولى (جـ) من هذه المادة[3]، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢». وهذه المادة خاصة بوضع حد أقصى للتعويضات التى يحكم بها على الناقل الجوى فى حالة اثارة مسئوليته. وكذلك تنص الفقرة الثانية من المادة الرابعة من الاتفاقية بعد تعديلها «على أنه اذا قبل الناقل امتعة دون أن تسلم عنها استمارة، أو اذا لم تكن استمارة الأمتعة مقترنة بتذكرة السفر وفقاً لأحكام المادة الثالثة فقرة أولى أو لم تكن داخلة فيها[4]، أو كانت الاستمارة غير مشتملة على الاعلان الوارد فى الفقرة الأولى (جـ) من هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢ فقرة ثانية». وتلك الفقرة تتناول تحديد الحد الأقصى لقيمة التعويض عن هلاك الأمتعة أو البضائع أو تلفها أو التأخير فى نقلها. وأخيرا تقضى المادة التاسعة من اتفاقية وارسو المعدلة بانه «لايحق

---

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٥٣.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٤١.

(٣) نذكر بان هذا الاعلان خاص بإمكانية خضوع النقل لاحكام اتفاقية وارسو عندما تكون نقطة الوصول أو احدى المحطات واقعة فى دولة غير دولة القيام.

(٤) كما ذكرنا من قبل قد يكون ايصال الأمتعة مستقلا عن تذكرة السفر كما قد يكون مرفقاً بها أو داخلا فيها.

للناقل ان يتمسك بأحكام المادة ٢٢ فقرة ثانية اذا قام بنقل بضائع لم يعد بشأنها خطاب نقل جوى أو اذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على الاعلان الواردة فى المادة ٨ (جـ)».

ويتضح من هذه النصوص ان جزاء الحرمان من التمسك بأحكام المسئولية المحدودة ينطبق فى حالة عدم تحرير احدى وثائق النقل أو فى حالة عدم اشتمالها على الاعلان بامكان خضوع النقل لاتفاقية وارسو. اما فيما يتعلق بذكر نقطتى القيام والوصول أو ذكر احدى المحطات فى حالة وقوع نقطتى القيام الوصول فى اقليم دولة متعاقدة واحدة مع وجود محطة أو عدة محطات فى دولة أخرى فلا يؤدى اغفالها إلى توقيع الجزاء على الناقل الجوى، ذلك أنه يمكن الرجوع لجدول مواعيد الناقل أو لظروف الاتفاق[1].

ويثور التساؤل حول مدى ترتيب هذا الجزاء فى حالة اصدار خطاب النقل الجوى من نسخة واحدة بدلا من ثلاث نسخ. الواقع انه لا مجال لتوقيع الجزاء على الناقل الجوى لانه ليس هو الملتزم باصداره وانما المرسل، وكل ما يكون ملزما به هو قبول النسخة الخاصة به الموقعة من المرسل[2].

وعلى ضوء هذه الأحكام ارتأت اتفاقية وارسو ضرورة أن يعلم متلقى خدمة النقل بخضوع النقل الجوى للاتفاقية أو بامكانية هذا الخضوع من خلال الاعلان الوارد بوثائق النقل الجوى[3]، وذلك حتى يمكن مواجهته بأحكام تحديد مسئولية الناقل الجوى. ولن يتأتى التأكد من هذا العلم إلا بتوافر وثيقة النقل والاعلان بخضوع النقل للاتفاقية . ومع ذلك لم تشأ الاتفاقية أن تجعل من وثائق النقل الجوى حجة قاطعة على انعقاد العقد أو على ما اشتمل عليه الاتفاق بين الناقل الجوى ومتلقى خدمة النقل : فحالات اغفال اصدار الوثيقة أو ضياعها بعد

---

(١) مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٤٤.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(٣) ويراعى ان مثل هذا الاعلان من شأنه مد نطاق تطبيق احكام الاتفاقية لعمليات النقل غير الخاضعة لها بوصفها قانون ارادة المتعاقدين: فى هذا المعنى LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

اصدارها أو تدوين بيانات خاطئة فيها يمكنها دائما أن تثور، وكان يتعين صيانة لمصالح الاطراف الا يغلق أمامهم السبيل لاثبات اتفاقهم بشتى الطرق. ومادام الناقل الجوى حريصا على التمسك بأحكام تحديد مسئوليته التعاقدية لأن صالحه فى ذلك يندر امتناعه عن اصدار وثيقة النقل. وتظل لأحكام الاتفاقية هذه أهميتها فى حالات الضياع أو تدوين البيانات غير الصحيحة.

الفصل الثالث
نطاق مسئولية الناقل الجوي

نتناول فى مبحث أول أساس مسئولية الناقل الجوى ثم نبحث بعد ذلك الحالات التى تثور فيها مسئولية الناقل الجوى.

المبحث الأول
أساس مسئولية الناقل الجوي

رأينا من قبل كيف تختلف التشريعات الوطنية فيما بينها حول أساس مسئولية الناقل الجوى: فبينما تجعل التشريعات اللاتينية مسئولية الناقل بوجه عام مسئولية تعاقدية تقوم على قرينة مسئولية تتمثل فى الاخلال بالتزام بتحقيق نتيجة[١]، تفرق الانظمة الانجلوأمريكية بين مسئولية الناقل العام[٢]، ومسئولية الناقل الخاص[٣].

المطلب الاول
اساس مسئولية الناقل الجوي في قانون التجارة

بشأن تحديد اساس مسئولية الناقل الجوى يميز المشرع التجارى بين ثلاث صور للمسئولية : المسئولية الناشئة عن عقد النقل الجوى التجارى، المسئولية عن هلاك او تلف الأمتعة الخفيفة، المسئولية الناشئة عن عقد النقل الجوى المجانى.

اولا : اساس المسئولية الناشئة عن عقد النقل الجوي التجاري:

رأينا من قبل ان المشرع التجارى فى سبيل تحديد نطاق تطبيق الاحكام

---

(١) ومؤدى الاخلال بالتزام بتحقيق نتيجة امكانية اثارة مسئولية الناقل لمجرد عدم تحقق النتيجة ويصرف النظر عن اية عناية يكون الناقل قد بذلها، ولا يمكنه دفع تلك المسئولية الا عن طريق اثبات السبب الاجنبى. انظر على البارودى، المرجع السابق، ص ١٨٣ و RODIERE، المرجع السابق، ص ٢٢٣.

(٢) Common Carrier.

(٣) Private Carrier.

الخاصة بالنقل الجوى حدد المقصود بالنقل الجوى بنقل الاشخاص او الأمتعة او البضائع بالطائرات بهدف تحقيق الربح. ويقصد بالأمتعة فى تطبيق تلك الاحكام الأمتعة المسجلة دون الأمتعة الخفيفة(١). وبالتالى يصبح الاصل ان النقل الخاضع لاحكام الفرع الخاص بالنقل الجوى هو النقل التجارى من جهة وعدم سريانها على نقل الأمتعة الخفيفة من جهة اخرى.

ومن ذلك، ورغبة من المشرع فى عدم خلق فراغ تشريعى تناول بأحكام خاصة مسئولية الناقل الجوى عن هلاك او تلف الأمتعة الخفيفة من جهة كما تناول حكم مسئولية الناقل فى حالة النقل المجانى من جهة اخرى. لذلك نعرض فى هذا المقام لأساس مسئولية الناقل الجوى الناشئة عن عقد النقل الجوى التجارى، على ان نرجئ الحديث عن الاحكام الخاصة بالمسئولية فى الحالتين الاخريين.

وطبقا للقواعد العامة للالتزامات والعقود تكون مسئولية الناقل الجوى فى مواجهة متلقى خدمة النقل مسئولية عقدية، اذا انها تنشأ عن اخلال الناقل بتنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل.

ويلاحظ من جهة انه فى حالة وفاة المسافر يجوز لورثته اثارة مسئولية الناقل الجوى، ليس فقط للمطالبة بالتعويض عن الاضرار التى لحقت بمورثهم وانما ايضا للمطالبة بالتعويض عن الاضرار التى لحقت بهم بصفة شخصية. لذلك حرص المشرع التجارى على النص على سريان احكام المسئولية المحدودة ايا كان الاساس الذى تقوم عليه دعوى المسئولية وايا كانت صفة الخصوم او عددهم او مقدار ما يطلبون من تعويضات (٢).

ومن جهة اخرى تثبت للمرسل اليه الحقوق الناشئة عن النقل متى قبل هذه الحقوق صراحة او ضمنا. وبالتالى فانه يستطيع اثارة مسئولية الناقل العقدية، اسوة بالمرسل، رغم انه لم يكن طرفا متعاقدا مع الناقل على انجاز نقل البضائع(٣).

---

(١) المادة ٢٨٤ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٩٨ من التقنين التجارى.

(٣) المادة ٢٢٢ من التقنين التجارى.

ويسأل الناقل الجوى عن اخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة، هو الالتزام بضمان سلامة المسافر او الالتزام بوصول الأمتعة أو البضائع كاملة وسليمة وفى الميعاد.

ويتضح ذلك من نص المشرع التجارى على عدم جواز نفى المسئولية الا باثبات الناقل القوة القاهرة، او العيب الذاتى فى البضائع، او خطأ المرسل او المرسل اليه او الراكب[١]. وجميع هذه الأسباب لنفى المسئولية هى تطبيقات للسبب الاجنبى التى من شأنها نفى رابطة السببية بين عدم تحقق النتيجة بفعل الناقل والضرر الذى يلحق متلقى خدمة النقل.

ويكون مؤدى ذلك افتراض مسئولية الناقل الجوى بمجرد عدم تحقق النتيجة، وعدم امكانية دفعها، او «نفيها» حسب المشرع التجارى، الا باقامة الدليل على أن الضرر يجد مصدره فى السبب الاجنبى.

ثانيا : اساس المسئولية عن نقل الأمتعة الخفيفة :

المقصود بالأمتعة الخفيفة فى مفهوم المشرع التجارى الأشياء الصغيرة او الشخصية التى تبقى فى حراسة المسافر اثناء السفر.

ولا يسأل الناقل الجوى عن الأمتعة الخفيفة الا اذا اثبت المسافر صدور خطأ من الناقل او من تابعيه[٢].

ويتضح من ذلك ان مسئولية الناقل الجوى عن الأمتعة الخفيفة ليست مسئولية مفترضة، وانما هى مسئولية قائمة على خطأ وأجب اثباته. ويعد ذلك محض تطبيق للقاعدة العامة فى المسئولية العقدية التى يجب على المدعى فيها اثبات عناصرها من خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر.

والمثال على خطأ الناقل الجوى اصداره تعليمات بقبول اصطحاب المسافرين للامتعة الخفيفة بما يجاوز الحد المسموح به طبقا لشروط النقل وبما يخالف

---

(١) المادة ٢٩٠ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٩١ من التقنين التجارى.

القواعد الخاصة بتحميل الطائرة. أما المثال على خطأ التابعين إهمال أحد أفراد الطاقم الجوى فى معاونة أحد المسافرين فى وضع امتعته بالمكان المخصص لها فى الطائرة مما ادى الى اتلاف الأمتعة.

ويراعى ان لقائد الطائرة، ضمانا لسلامتها، ان يقرر القاء الأمتعة الخفيفة. ويكون الناقل الجوى مسئولا عن هلاكها فى هذه الحالة (١).

ثالثا: اساس المسئولية الناشئة عن عقد النقل الجوي المجاني:

فى مفهوم المشرع التجارى يكون النقل الجوى بالمجان اذا كان بدون أجرة ولم يكن الناقل محترفا النقل. فإذا كان محترفا اعتبر النقل غير مجانى ولو كان بغير أجرة(٢).

ومؤدى ذلك اعتبار النقل الجوى تجاريا بمجرد مباشرته من قبل ناقل محترف، يستوى فى ذلك ان يكون النقل مقابل اجرة او بدون اجرة. ولقد تأثر المشرع المصرى بحكم اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ التى تخضع النقل المجانى الصادر عن مؤسسات النقل الجوى لأحكامها، حتى لا يكون فى الاتفاق على عدم استحقاق الاجرة ما يؤدى الى التحايل على أحكام الاتفاقية واستبعاد تطبيقها على النقل (٣).

ويترتب على احتراف الناقل تقديم خدمات النقل، ان تبقى مسئوليته قائمة على اساس اخلاله بالتزام بتحقيق نتيجة، اسوة بالنقل التجارى، سواء تقرر للناقل أجرة مقابل النقل أو لم تكن أجرة النقل مقررة له.

أما اذا لم يكن الناقل محترفا خدمات النقل، يجب التمييز بين فرضين :

الأول: هو الاتفاق على النقل مع المسافر أو المرسل مقابل أجرة. وفى هذا الفرض يأخذ عقد النقل حكم النقل التجارى، وبالتالى يسأل الناقل عن عدم تحقق النتيجة المرجوة من انجاز عملية النقل.

---

(١) المادة ٢٩٩ فقرة ٤ من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٩٧ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٦٧.

الثاني : هو الاتفاق على النقل مع المسافر أو المرسل بالمجان، اى دون مقابل. وفى هذا الفرض لا يكون الناقل الجوى مسئولا الا اذا اثبت طالب التعويض ان الضرر نشأ عن خطأ صدر من الناقل أو من أحد تابعيه او وكلائه. ومعنى ذلك ان مسئولية الناقل تقوم على اساس الخطأ الواجب اثباته وليس على اساس افتراض مسئولية الناقل الجوى.

ولا يحول اشتراط اثبات خطأ الناقل أو خطأ أحد تابعيه أو وكلائه دون امكانية تمسك هؤلاء بأحكام المسئولية المحدودة(١). وتجدر الاشارة فى هذا الصدد انه يستوى فى الخطأ الصادر عن الناقل او تابعه او وكيله ان يكون خطأ يسيرا او خطأ جسيما بمفهوم الخطأ الجسيم فى القواعد العامة للمسئولية المدنية(٢).

المطلب الثاني

أساس مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو

وقد برز هذان الاتجاهان أثناء انعقاد مؤتمر وارسو عام ١٩٢٩. واثيرت إلى جانبهما فكرة تحمل التبعة كأساس لمسئولية موضوعية أو مادية يتحملها الناقل الجوى(٣)، لكن لم تجد هذه الفكرة صدى نظرا لعدم استقرار فكرة تحمل التبعة فى الضمير القانونى للجماعة الدولية فى ذلك الوقت.

واتخذت اتفاقية وارسو موقفا وسطا بين الاتجاهين الرئيسيين المتنازعين، واقامت مسئولية الناقل الجوى على أساس الخطأ التعاقدى المفترض. ومؤدى

---

(١) المادة ٢٩٧ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) ذلك انه متى ثبت غش الناقل او تابعيه او وكلائه، او ثبت خطؤهم الجسيم بمفهومه الخاص فى مجال النقل، تصبح مسئولية الناقل غير محدودة تطبيقا لنص المادة ٢٩٢ فقرة ٤ من التقنين التجارى . وسوف نرى لاحقا ان للخطأ الجسيم فى مجال النقل مفهوما مغايرا عن مفهومه فى القواعد العامة.

(٣) وكان يتبنى هذا الاتجاه القانون التشيكى الصادر فى ١٥ يوليو ١٩٢٥ والقانون السويسرى الصادر فى ٢٧ يناير ١٩٢٠ والقانون اليوجوسلافى الصادر فى ٢٢ ابريل ١٩٢٢.

ذلك أنه ليس على المسافر أو الشاحن اثبات خطأ ما ارتكبه الناقل الجوى وانما يستطيع هذا الاخير اثبات انه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير والاحتياطيات اللازمة لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. ويضاف إلى ذلك ضرورة الاخذ فى الاعتبار تسبب المضرور أو مساهمته بخطئه فى احداث الضرر (١).

ولما كان فى ذلك تشديد على الناقلين الجويين وضعت الاتفاقية حدودا قصوى للتعويضات التى يلتزم الناقلون بدفعها. وفى ذلك تحقيق للتوازن بين حق المضرورين فى الحصول على التعويضات المناسبة وضرورة العمل على استقرار نشاط الملاحة الجوية نظرا لما فى اطلاق قيم التعويض من مخاطر تجعل العديد من المستثمرين يعزفون عن اقامة منشآت ومشروعات للنقل التجارى الجوى. الا ان الاتفاقية اشترطت حسن نية الناقل الجوى لكى ينتفع بتحديد مسئوليته، لذلك اتجهت المحاكم المختلفة إلى التوسع فى تفسير سوء نية الناقل الجوى لما تبين لها ان قيم التعويض القصوى لم تعد تتناسب مع التعويضات التى يحصل عليها الأفراد المضرورون من وسائل نقل أخرى فى وقت لم تعد الملاحة الجوية تواجه المخاطر ذاتها التى كانت تواجهها وهى فى المهد(٢).

وكان ذلك الموقف من المحاكم المختلفة – وما يتنج عنه من تضارب حول تفسير نصوص اتفاقية وارسو – الرائد الاساسى من توقيع بروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥. فالبروتوكول لم يعدل من أساس مسئولية الناقل الجوى القائمة على الخطأ التعاقدى المفترض وانما قام بمضاعفة الحدود القصوى للتعويضات التى يلتزم الناقلون الوفاء بها عن الاضرار البدنية(٣).

وعلى إثر تهديد الولايات المتحدة الامريكية بالانسحاب من اتفاقية

---

(١) انظر فى ذلك المادتين ٢٠، ٢١ من اتفاقية وارسو.

(٢) فى هذا المعنى: أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢٩٤.

(٣) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٩٦.

وارسو[1]، ظهرت الحاجة ملحة إلى تعديل أحكام مسئولية الناقل الجوى، فتم توقيع بروتوكول جواتيمالا عام ١٩٧١ - الذى لم يدخل حيز النفاذ - وجعل مسئولية الناقل الجوى عن الاضرار البدنية التى تصيب المسافرين والاضرار الناشئة عن هلاك أو تلف الأمتعة مسئولية موضوعية قائمة على فكرة تحمل التبعة. اما بالنسبة لحالات المسئولية الاخرى فقد ظلت قائمة على أساس الخطأ المفترض[2].

وفى بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥، والذى لم يدخل حيز النفاذ هو أيضا، صارت مسئولية الناقل الجوى عن الهلاك أو التلف الذى يصيب البضاعة مسئولية موضوعية[3].

وخلاصة القول أنه، حتى وقتنا الراهن تقوم مسئولية الناقل الجوى دوليا على اساس الخطأ التعاقدى المفترض، وذلك ايا كانت حالات المسئولية. اما قانون المستقبل فيجعل مسئولية الناقل الجوى مسئولية موضوعية فى كل الحالات باستثناء حالة المسئولية عن التأخير التى تظل قائمة على فكرة الخطأ المفترض[4]. وفى ظل اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ تكون مسئولية الناقل الجوى مسئولية موضوعية حتى حدود معينة للتعويض وفيما يجاوز هذه الحدود يفترض خطأ الناقل الذى أدى إلى وقوع الضرر.

---

(١) اذ صار الحد الأقصى للتعويض عن الاضرار البدنية ٢٥٠٠٠٠ فرنك بدلا من ١٢٥٠٠٠ فرنك. أما فيما يتعلق بالاضرار التى تلحق بالأمتعة المسجلة أو البضائع فقد ظل الحد الأقصى للتعويض ثابتا عند ٢٥٠ فرنك لكل كيلو جرام. كذلك بالنسبة للامتعة الخفيفة: ٥٠٠٠ فرنك لكل راكب.

(٢) ولقد رفضت الولايات المتحدة التصديق على بروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ وكان لهذا الرفض أثره كما رأينا فى عقد اتفاق مونتريال لسنة ١٩٦٦ بين الهيئة الأمريكية للطيران المدنى وشركات الطيران.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٤- ٣٠٥.

(٤) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

المبحث الثاني

حالات مسئولية الناقل الجوي

تواجه اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ ثلاث حالات رئيسية لمسئولية الناقل الجوى، هى حالة الأضرار البدنية التى تصيب المسافر وحالات الهلاك أو التلف أو الضياع التى تصيب البضائع أو الأمتعة وأخيراً حالة التأخير فى تنفيذ عقد النقل الجوى . ولا تختلف هذه الحالات عن تلك التى يذكرها قانون التجارة لعام ١٩٩٩ .

المطلب الأول

المسئولية عن الأضرار البدنية

نتناول تباعاً مبدأ المسئولية وشروطها .

أولاً : مبدأ المسئولية :

تنص المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو على أنه « يسأل الناقل عن الضرر الذى يقع فى حالة الوفاة أو الجرح أو أى أذى بدنى آخر يلحق المسافر ، إذا وقع الحادث الذى نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو فى أثناء عملية الصعود أو النزول » [١] .

وهذا النص يرتب على عاتق الناقل الجوى التزاماً بضمان سلامة المسافر. وهو التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة فى ظل الاتفاقية الدولية، بينما هو التزام بتحقيق نتيجة فى ظل القانون المصرى. لكن خطأ الناقل الجوى فى حكم اتفاقية وارسو يكون مفترضاً فتثور مسئوليته بمجرد حدوث الوفاة أو الاصابة. إلا أن الناقل الجوى يستطيع دفع هذه المسئولية عن طريق رثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتوقى الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها[٢] .

---

(١) انظر كذلك المادة ٢٨٧ من قانون التجارة .

(٢) محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص١٠٥ .

ثانيا : شروط المسئولية :

يتضح من نص المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو أنه لابد من توافر شروط ثلاثة لإثارة مسئولية الناقل الجوى: أن يكون هناك حادث، أن يقع هذا الحادث على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول، وأن يصاب المسافر بضرر .

(أ) وقوع الحادث:

٥٢٤– لم تحدد اتفاقية وارسو المقصود بالحادث. ويمكن تعريفه بأنه الحادثة أو الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى انها ترتبط باستغلال الطائرة وتنشأ عنه[١] .

ووفقا لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة أو بطائرة أخرى فى الجو سواء كان ناشئا عن عطل بالطائرة أو خطأ فى قيادتها. اما اذا كان الضرر ناشئا عن شجار بين اثنين من المسافرين مثلا فلا يمثل الشجار حادثا يرتب المسئولية على عاتق الناقل الجوى[٢] .

(ب) النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة:

ذكرنا أن الناقل الجوى اذا كان مسئولا عن الاضرار التى تلحق بالمسافرين فذلك لأنه ملتزم بضمان سلامتهم. ولكى يتمكن المضرور من اثارة مسئولية الناقل الجوى لابد من أن يكون الضرر قد لحقه خلال المدة التى يكون الناقل الجوى ملتزما بضمان سلامة المسافر. لذلك من الضرورى تحديد النطاق الزمنى لهذا الالتزام.

---

(١) Jacques SESSELI: La notion de faute dans la Convention de Varsovie, Nouvelle Bibliothèque de droit et de jurisprudence, Lausanne, 1961, p. 33.

(٢) SESSELI، المرجع السابق، ص ٣٢. هذا وقد تولى البند ٣٢ من المادة الأولى من قانون الطيران المدنى ٢ لسنة ١٩٨١ تعريف حادث الطائرة على نحو ما سبق أن رأينا. راجع البند ٣٩٥ من هذا المؤلف.

وفى ذلك تقول المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو أن الناقل يكون مسئولا متى وقع الحادث على متن الطائرة أو فى اثناء عمليات الصعود أو الهبوط. وفى تفسير هذه العبارات لابد من الاسترشاد بالغاية التى تقرر من اجلها التزام الناقل بضمان السلامة، وتتمثل هذه الغاية فى حماية المسافرين من مخاطر الطيران[1]، فمنذ اللحظة التى يخضع فيها المسافر لأوامر الناقل الجوى عند مغادرة قاعة تجمع المسافرين فى مطار القيام للتوجه إلى الطائرة ينشأ التزام الناقل بضمان السلامة. ويستمر هذا الالتزام طوال الرحلة الجوية وبعد الهبوط حتى اللحظة التى ينهى فيها الناقل توصيل المسافرين إلى مبانى مطار الوصول[2]. ولاتخضع العمليات السابقة أو التالية على ذلك لأحكام اتفاقية وارسو مثل عمليات تسجيل أو سحب الأمتعة أو الاجراءات البوليسية أو الجمركية ولكنها تخضع لأحكام القانون الوطنى الواجب التطبيق[3].

(جـ) الضرر:

٥٢٦- تتحدث المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو عن الوفاة أو الجرح أو اى اذى بدنى آخر. وعلى ذلك يجب ان يكون الضرر الذى يلحق بالمسافر ويوجب مسئولية الناقل الجوى ضررا بدنيا. على انه يمكن التوسع فى تفسير مفهوم الضرر البدنى بحيث يشمل بالاضافة إلى الوفاة أو الجرح أو الاصابات الجسدية الاضطرابات النفسية والعقلية وحالات الذعر الشديد التى قد تصيب المسافر[4].

ولقد استقر الرأى على تحديد مفهوم الضرر على ضوء أحكام التشريعات الوطنية. وفى القانون المصرى لايكون التعويض فى حالات المسئولية التعاقدية الا عن الاضرار المتوقعة فقط مالم يكن الضرر ناجما عن غش الناقل الجوى أو

---

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٠٩.

(٢) مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٧٣.

(٣) SESSELI، المرجع السابق، ص ٣٤ وثروت انيس الاسيوطى، ص ٢٤١.

(٤) ثروت انيس الاسيوطى، ص ٢٣٥ ومراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٦٣.

خطئة الجسيم اذ فى مثل هذه الحالات يكون التعويض عن كافة الاضرار سواء كانت متوقعة أو غير متوقعة وسواء كانت اضرارا مادية أو ادبية[1] .

المطلب الثاني

المسئولية في نقل البضائع والأمتعة

نتناول مبدأ المسئولية من جانب ، وشروطها من جانب آخر .

أولاً : مبدأ المسئولية:

تجمع اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ بين المسئولية المتعلقة بنقل البضائع وتلك المتعلقة بنقل الأمتعة فى أحكام واحدة. وتنص الفقرة الأولى من المادة ١٨ منها على أنه «يسأل الناقل عن الضرر الذى يقع فى حالة هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع اذا وقعت الحادثة التى تولد عنها الضرر خلال النقل الجوى»[2] .

وعلى ضوء هذا النص تكون اتفاقية وارسو قد القت التزاما بضمان سلامة البضاعة على عاتق الناقل الجوى[3]. وهو التزام ببذل عناية فى ظل الاتفاقية الدولية يكون فيه خطأ الناقل الجوى مفترضا. فيتعين عليه اذا ما ثبت الضرر أن يقيم الدليل على انه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادى الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها. أما فى ظل القانون المصرى فيكون التزام الناقل الجوى التزاماً بتحقيق نتيجة، فلا يمكنه دفع المسئولية إلا عن طريق إقامة الدليل على السبب الأجنبى الذى أدى إلى وقوع الضرر.

ثانيًا : شروط انعقاد المسئولية:

ويتضح من نص الاتفاقية سالف الذكر انه لابد من توافر شروط ثلاثة لانعقاد مسئولية الناقل الجوى هى ان يكون هناك ضرر وان يكون الضرر ناجما عن حادثة وان تكون الحادثة قد وقعت خلال النقل الجوى.

---

(١) انظر كذلك المادة ٢٨٨ فقرة (١) من قانون التجارة .

(٢) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١١١ .

(٣) فى هذا المعنى محمد فريد العرينى؛ المرجع السابق، ص ١١٢ .

(أ) الضرر:

٥٢٩- تنطبق أحكام اتفاقية وارسو في حالات هلاك أو ضياع أو تلف الأمتعة المسجلة والبضائع[١]. وعلى ذلك يكون الناقل الجوى مسئولا عن الاضرار التى تلحق بالمسافرين أو الشاحنين فى حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة سواء كان الهلاك كليا أو جزئيا أو فى حالة الفقد على اثر السرقه أو الخطأ فى تسليم البضاعة أو الأمتعة إلى شخص آخر[٢]. كذلك اذا أصاب البضاعة أو الأمتعة تلف يؤثر فى قيمتها أو فى استعمالها على النحو الذى أعدت له كان الناقل الجوى مسئولا عن تعويض الاضرار الناجمة عن هذه الحالة.

(ب) الحادثة:

تستخدم اتفاقية وارسو عند الحديث عن المسئولية فى نقل البضائع والأمتعة المسجلة اصطلاح الحادثة أو الواقعة Evènement فى حين كانت قد استخدمت اصطلاح الحادث accident عند الحديث عن المسئولية فى نقل الركاب.

وللحادثة معنى أوسع من الحادث اذ تمتد لتشمل كافة الأسباب التى ينجم عنها الضرر سواء كانت متعلقة بالنقل الجوى أو تشغيل الطائرة أو لم تكن متعلقة به[٣]. وبالتالى يكون الناقل الجوى مسئولا عن الاضرار التى تنجم عن انهيار جزء من مبانى المطار أو نفوق الحيوانات بسبب انتشار عدوى حيوانات أخرى[٤]،

---

(١) اذا كان نص المادة ١٨ من الاتفاقية لاتواجه سوى فرض نقل الأمتعة المسجلة إلا أن الناقل الجوى يكون مسئولا كذلك عن الاضرار التى تلحق بالأمتعة الخفيفة، ويستفاد ذلك من نص الفقرة الثالثة من المادة ٢٢ التى تحدد حدا أقصى للتعويض فى حالة «الحاجيات التى يحتفظ بها المسافر فى حراسته»، لكن الاتفاقية تركت تحديد شروط انعقاد المسئولية لقواعد القانون الوطنى الواجب التطبيق: ثروت انيس الاسيوطى، ص ٢٦٩.

(٢) فى هذا المعنى : رفعت فخرى: الوجيز فى القانون الجوى، جامعة عين شمس، ١٩٨٨، ص١٣٠.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق ص ٣٠٩ وثروت أنيس الاسيوطى، ص ٢٨٨.

(٤) مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٦٩.

وتذبل الزهور بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى أو ضياع البضاعة بسبب سرقتها من مباني المطار[١].

(جـ) النطاق الزمني للنقل:

حرصت اتفاقية وارسو على تحديد النطاق الزمني للنقل الجوى للبضائع والأمتعة بنصها فى الفقرة الثانية من المادة ١٨ على ان النقل الجوى يشمل المدة التى تكون فيها الأمتعة أو البضائع فى حراسة الناقل، سواء كان ذلك فى مطار القيام أو على متن طائرة أو فى أى مكان آخر عند الهبوط خارج المطار[٢].

وينعى الفقه على هذا النص تضييقه للنطاق الزمنى للنقل الجوى لأنه يبدأ من دخول البضاعة مبانى مطار القيام حتى خروجها من زمام مطار الهبوط[٣]. ويمتد هذا النطاق فى حالة اضطرار الطائرة إلى الهبوط خارج أحد المطارات طوال المدة التى تظل فيها البضاعة فى حراسة الناقل الجوى. لكن الفقرة الثالثة من المادة ١٨ واجهت حالة النقل المركب بنصها على ان فترة النقل الجوى لا تشمل أى نقل برى أو بحرى يتم خارج مطار، ولكنها تحفظت، بقولها انه اذا حدث مثل هذا النقل عند تنفيذ عقد النقل الجوى بقصد الشحن أو التسليم أو الانتقال من طائرة إلى أخرى يفترض فى الضرر إلى ان يثبت العكس أنه قد نجم عن حادثة وقعت خلال النقل الجوى.

ومؤدى ذلك انه اذا تم تسليم البضاعة إلى الناقل الجوى فى مكاتبه بوسط المدينة، وكان يتعين عليه نقلها برا أو نهرا حتى مطار القيام لشحنها على متن الطائرة تنفيذا لعقد النقل الجوى، لا تخضع مسئولية الناقل الجوى عن هذا النقل البرى أو النهرى لأحكام اتفاقية وارسو، وذلك بالرغم من ان البضاعة صارت تحت حراسة الناقل الجوى منذ لحظة تسليمها اليه[٤]. ولما كانت هناك صعوبة

---

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١١٤.

(٢) ثروت انيس الاسيوطى، ص ٢٩٤.

(٣) POURCELET، المرجع السابق، ص ٤٥.

(٤) وبناءً عليه تخضع المسئولية عن هذه المراحل لأحكام القانون الوطنى الواجب التطبيق.

بالغة فى إثبات اللحظة التى نجم فيها الضرر عن الحادثة، أكانت أثناء النقل البرى أو النهرى أو بعد وصول البضاعة مطار القيام، وضعت الاتفاقية قرينة قانونية مؤداها أن الضرر نجم عن حادثة وقعت أثناء فترة النقل الجوى. لذلك لا يتعين على المسافر أو الشاحن اثبات ان الضرر نجم عن حادثة وقعت متى بلغت البضاعة أو الأمتعة مطار القيام وهى فى حراسة الناقل الجوى لكى يثير مسئوليته تأسيسا على أحكام اتفاقية وارسو، لكن عبء الاثبات ينتقل إلى الناقل الجوى الذى يتعين عليه اثبات أن الحادثة وقعت أثناء النقل البرى أو النهرى وبوجه عام قبل بلوغ البضاعة أو الأمتعة مطار القيام[١].

ومادامت اتفاقية وارسو تربط بين حراسة الناقل الجوى للبضاعة أو الأمتعة ومسئوليته عن الأضرار التى تلحق بها، فمن البديهى ان تنتهى فترة النقل التى يكون فيها الناقل الجوى مسئولا عن البضائع أو الأمتعة بانتهاء حراسته لها بتسليمها إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرفه وان كانت البضاعة أو الأمتعة لاتزال فى داخل مبنى مطار الوصول[٢]. وعلى ذلك فمجرد تفريغ البضاعة من الطائرة لا ينهى مسئولية الناقل الجوى. كذلك اذا كانت البضاعة موجودة فى المنطقة الجمركية تحت حراسة تابعى الناقل الجوى[٣]. وبالنسبة للأمتعة تنتهى حراسة الناقل الجوى لها اذا ما التقطها المسافر فى مطار الوصول، ولا تؤثر معاونة احد تابعى الناقل الجوى للمسافر فى حمل الأمتعة إلى خارج مبنى المطار فى انتهاء حراسة الناقل لها[٤].

---

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١١٨.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١١٧.

(٣) هذا ماقضت به محكمة استئناف باريس فى حكمها الصادر بتاريخ ١٨ أكتوبر ١٩٧٨: المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٨، ص ٤٥٦. الا أن بعض المحاكم تتجه إلى مد حراسة الناقل الجوى فى حالة تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية: انظر فى عرض مثال قضائى لذلك POURCELET، المرجع السابق، ص ٤٥ – ٤٦.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١١٧.

المطلب الثالث

المسئولية عن التأخير

ينشد المسافر أو الشاحن السرعة فى انجاز عملية النقل وهذا ما يبرر لجوءه للنقل الجوى[١]. ولذلك أكدت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ مسئولية الناقل الجوى فى حالة التأخير فى تنفيذ عقد النقل الجوى، وذلك بنصها فى المادة التاسعة عشر منها على انه «يسأل الناقل عن الضرر الذى ينشأ عن التأخير فى نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو»[٢].

وأول ما يلاحظ على هذا الحكم أنه جاء عاما يشمل نقل الركاب ونقل البضائع على حد سواء. ويلاحظ عليه ثانيا أنه لا يرتب مسئولية الناقل الجوى عن مجرد التأخير فى تنفيذ عقد النقل الجوى وانما عن الضرر الذى قد ينجم عن هذا التأخير[٣]. ومعنى ذلك أنه لا يمكن القول أن التأخير فى ذاته يمثل اضراراً بالمسافر أو الشاحن وانما قد يمثل مصدرا لهذا الضرر. فلو أن المرسل إليه استطاع بيع البضاعة بالرغم من تأخر وصولها بالسعر ذاته الذى كان يستطيع بيعها به اذا ما وصلت البضاعة فى الميعاد لا يكون التأخير قد اصابة بضرر ما فلا مجال لإثارة مسئولية الناقل الجوى. اما اذا أدى التأخير إلى تفويت فرصة فنان فى تقديم عمل فنى بسبب تأخره عن موعد رفع الستار كان الضرر متحققا من جراء التأخير وصار الناقل الجوى مسئولا عن تعويض ذلك الضرر[٤]. ولابد من التمييز بين فرضين لإمكان إثاره مسئولية الناقل الجوى.

---

(١) فى هذا المعنى محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١١٩ وأبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣١١ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣٣.

(٢) انظر كذلك المادة ٢٨٩ من قانون التجارة.

(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣٤.

(٤) ويمكن ضرب أمثلة كثيرة على حالات تحقق الضرر من جراء التأخير مثل حرمان المسافر من الاشتراك فى افتتاح مؤتمر علمى أو التأخير فى وصول مريض لاجراء عملية جراحية عاجلة مما ادى إلى وفاته أو تفاقم حالته المرضية أو التفويت على المسافر الاشتراك فى مسابقة رصدت لها جائزة مالية كبيرة.

الفرض الأول:

هو الاتفاق سلفا على مواعيد محددة لإنجاز النقل الجوى. ويستفاد هذا الاتفاق ضمنا من جدول المواعيد الذى يعلنه الناقل الجوى العامل على خطوط جوية منتظمة[١]. وفى هذا الفرض يكون التزام الناقل الجوى بتنفيذ النقل فى الميعاد المتفق عليه التزاما بوسيلة يفترض فيه خطأ الناقل فى ظل اتفاقية وارسو. وبالتالى فبمجرد حدوث التأخير تثور مسئولية الناقل الجوى عن الاضرار التى تنجم عنه ولا يستطيع الناقل الجوى دفع تلك المسئولية الا عن طريق اثبات اتخاذه كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها [٢].

الفرض الثاني:

وهو فرض عدم الاتفاق سلفا على مواعيد محددة لإنجاز النقل الجوى. وفى هذا الفرض لايستقيم القول بأن الناقل الجوى صار طليقاً من كل قيد فى انجاز النقل الجوى فى المدة التى يقدرها وانما يظل ملتزما بانجاز النقل فى فترة زمنية معقولة. وتجدر الاشارة إلى ان الشروط العامة للاياتا تعتبر المواعيد المعلن عنها سلفاً مواعيد تقريبية، ويجب تفسير هذه الشروط على نحو يجعل الناقل الجوى ملتزما بانجاز النقل فى فترة زمنية معقولة والا كانت من قبيل شروط الاعفاء من المسئولية الباطلة وفقا لاتفاقية وارسو[٣].

ومن شأن اعتبار الناقل الجوى ملتزما بتنفيذ النقل فى مدة معقولة ان تتأكد طبيعة التزامه بانه التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة[٤]، خلافا لأحكام القانون التجارى المصرى.

---

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣٥.

(٢) وذلك خلافاً لاحكام القانون المصرى فى شأن مسئولية الناقل الجوى والتى تجعل التزامه بتحقيق نتيجة: محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١١٩.

(٣) وذلك بموجب المادة ٢٣ فقرة أولى منها.

(٤) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٢٠.

ويثور التساؤل عن التأخير الموجب للمسئولية وفقا لأحكام اتفاقية وارسو. ومن المقرر انه يجب ان يقع التأخير أثناء فترة النقل الجوى. فاذا حدث التأخير خارج نطاق النقل الجوى لا تخضع مسئولية الناقل الجوى لأحكام اتفاقية وارسو وانما تخضع للقانون الوطنى الواجب التطبيق[١].

ولقد اختلف الفقه حول تحديد المقصود بفترة النقل الجوى بالنسبة إلى مسئولية الناقل الجوى عن التأخير. ويرى اتجاه مضيق ان تلك المدة تبدأ فى السريان منذ اللحظة التى تتهيأ فيها الطائرة للاقلاع من مطار القيام حتى هبوط الطائرة فى مطار الوصول. بينما يذهب اتجاه آخر بالنسبة لنقل البضائع إلى تحديد فترة النقل على النحو ذاته الذى حددته المادة الثامنة عشر من اتفاقية وارسو فيما يتعلق بمسئولية الناقل الجوى عن هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو تلفها أو ضياعها، وذلك استنادا إلى انه يترتب على التأخير ضرر من نفس نوع الضرر الناجم عن الهلاك أو التلف[٢].

ويذهب الفقه الغالب إلى ان المادة التاسعة عشر من اتفاقية وارسو احالت بصورة ضمنية إلى المادتين السابعة عشر والثامنة عشر فيما يتعلق بتحديد نطاق النقل الجوى الزمنى. وبالتالى يكون الناقل الجوى مسئولا فى حالة حدوث التأخير خلال الفترة التى يكون فيها الناقل مسئولا عن سلامة المسافرين أو ملتزما بالمحافظة على البضاعة والأمتعة المسجلة[٣].

---

(١) انظر فى ذلك رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٣٩. ومن انصار الرأى الأخير ثروت انيس الاسيوطى، المرجع السابق، ص ٣١٢.

(٢) انظر فى عرض هاتين النظريتين والانتقادات الموجهة اليهما: محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٢٥ – ١٢٧ حيث يقرر ان GOEDUIS هو صاحب النظرية الأولى بينما يشير إلى أن النظرية الثانية نسبها SUNDBERG إلى LEMOINE.

(٣) ونذكر القارئ أن هذه الفترة تبدأ من لحظة مغادرة الراكب مطار القيام تحت امرة الناقل للتوجه إلى الطائرة حتى اللحظة التى يتلخص فيها من وصاية الناقل فى مطار الوصول وذلك بالنسبة للمسئولية عن الأضرار البدنية. كما تبدأ من لحظة بدء حراسة الناقل للأمتعة المسجلة أو البضائع فى مطار القيام حتى زوال هذه الحراسة فى مطار الوصول بالنسبة للمسئولية عن الهلاك أو التلف.

الفصل الثاني
الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوي

يلاحظ على أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أنها حاولت تحقيق التوازن بين مصالح متلقى خدمة النقل فى الحصول على تعويض مناسب عن الأضرار التى تلحق بهم وبين مصالح الناقلين الجويين فى تحديد مسئوليتهم حتى لا تكون قيم التعويضات المطلقة عائقاً دون الاستمرار فى مباشرة نشاط النقل التجارى الجوى وتطوره، كذلك حرص المشرع المصرى على تحقيق التوازن بين المصالح المشار إليها فى تنظيمه لمسئولية الناقل الجوى..

لذلك جعلت الاتفاقية مسئولية الناقل الجوى قائمة على خطئه المفترض، فلا يضطر المسافر أو الشاحن إلى إثبات عنصر الخطأ الذى قد يصعب بل يستحيل إثباته في كثير عن الفروض. وقد حقق قانون التجارة النتيجة ذاتها وانما بشدة أكثر بأن جعل مسئولية الناقل الجوى مسئولية مفترضة. وفى المقابل وضع النظامان حدوداً قصوى للتعويض الذى يلتزم به الناقل. ولم تشأ الاتفاقية أن تجعل من التزامات الناقل التزامات بنتيجة، وإنما هى التزامات بعناية، وبالتالى حددت طرقاً قانونية لدفع مسئولية الناقل الجوى، بينما تتحدد هذه الطرق فى ضوء الأحكام الخاصة بالنقل التجارى فى قانون التجارة. وفى المقابل أبطلت الاتفاقية، وكذلك قانون التجارة، كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسئولية أو إلى تحديدها على نحو يخالف أحكامها.

ولدراسة الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوى نتناول استبعاد المسئولية فى مطلب أول ثم نبحث أحكام التعويض فى مطلب ثان.

المبحث الأول
استبعاد مسئولية الناقل الجوي

ذكرنا أن كلا من قانون التجارة واتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ أبطلا الشروط الاتفاقية التى تستهدف اعفاء الناقل الجوى من المسئولية أو التخفيف من هذه المسئولية أو التخفيف من هذه المسئولية على خلاف أحكام الاتفاقية. ومن جانب

آخر حددت الاتفاقية سبلا قانونية يستطيع بها الناقل الجوى دفع مسئوليته، بينما يتم دفع مسئولية الناقل الجوى، فى ظل قانون التجارة بإثبات السبب الأجنبى، ونحيل فى ذلك إلى القسم الأول من هذا المؤلف..

المطلب الأول

بطلان شروط الاعفاء والتخفيف من المسئولية

قررت اتفاقية وارسو بطلان شروط الاعفاء أو التخفيف من مسئولية الناقل الجوى كمبدأ عام فى المادة ٢٣ فقرة أولى منها. الا أن بروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ أورد استثناء على هذا المبدأ العام تضمنته الفقرة الثانية المستحدثة للمادة ٢٣، بينما تأتى الأحكام المقابلة للأحكام الدولية فى المادة ٢٩٤ من قانون التجارة.

أولاً: المبدأ العام: بطلان الشروط:

تنص المادة ٢٣ فقرة أولى من اتفاقية وارسو على انه «كل شرط يهدف إلى اعفاء الناقل من المسئولية أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين فى هذه الاتفاقية يكون باطلا ولا أثر له. على ان بطلان هذا الشرط لا يؤدى إلى بطلان العقد الذى يظل خاضعا لأحكام الاتفاقية».

ويتضح من هذا النص انه يقضى ببطلان الشروط الخاصة باعفاء الناقل الجوى أو التخفيف من مسئوليته التعاقدية. وبالتالى تصح بوجه عام الشروط المنظمة لمسائل لم تتول اتفاقية وارسو تنظيمها كما تصح بوجه خاص الشروط المنظمة لمسائل تولت اتفاقية وارسو تنظيمها متى سمحت بمخالفة أحكامها(١).

واذا كان الأصل فى القانون المصرى هو جواز الاتفاق على اعفاء المدين

---

(١) ومن أمثلة هذه الاحكام التى يجوز الاتفاق على عكسها التزام الناقل الجوى باخطار المرسل إليه بمجرد وصول البضاعة المقررة بالمادة ١٣ فقرة ثانية من الاتفاقية، وامكانية الاتفاق على رفع الحد الاقصى للتعويض المنصوص عليه فى المادة ٢٢ فقرة أولى، وكذلك امكانية الاعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة المسجلة بحيث لا يكون الناقل الجوى مسئولا الا فى حدود هذه القيمة المعلنة، وتتضمن المادة ٢٢ فقرة ثانية هذا الحكم. انظر فى ذلك رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

من المسئولية أو التخفيف من تلك المسئولية[١]، إلا أن التقنين التجارى الجديد الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ يبطل جميع شروط الإعفاء من مسئولية الناقل الجوى أو تحديدها بأقل مما هو مقرر قانونا[٢].

وإذا كانت الاتفاقية تبطل هذه الشروط كذلك الا انها حرصت على تأكيد عدم تأثر العقد ذاته فى وجوده وصحته بهذه الشروط، فتبطل الشروط وحدها ويظل عقد النقل الجوى مع ذلك صحيحا. بل إنه يظل خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو فتطبق الأحكام الخاصة بمسئولية الناقل الجوى الواردة بها.

هذا ويفرق جانب من الفقه بين الاعفاء من المسئولية مع بقاء المدين ملتزما بالالتزام الذى أعفى من المسئولية عنه وبين الاتفاق على عدم التزام المدين بالالتزام اصلا[٣]. ولهذه التفرقة أثرها فيما يتعلق بالشروط العامة للاياتا التى تقضى بعدم التزام الناقل الجوى بانجاز النقل فى المواعيد المعلنة سلفا كما أشارنا من قبل. والواقع أن هذه الشروط يجب تفسيرها على نحو لايعفى الناقل الجوى تماما من الالتزام بانجاز النقل فى مدى زمنى معين وانما يقتصر أثرها على عدم تقيد الناقل الجوى بتلك المواعيد بصورة جامدة مع الابقاء على الالتزام بالنقل فى فترة زمنية معقولة. وبالتالى تظل مسئولية الناقل الجوى عن التأخير قائمة. ولقد ابطلت بعض المحاكم شروط الاياتا التى تضمنتها وثائق النقل على اعتبار انها من قبيل الشروط المعفية من المسئولية[٤].

---

(١) هذا ماتقضى به المادة ٢١٧ فقرة ثانية من القانون المدنى بنصها على انه « ... يجوز الاتفاق على اعفاء المدين من اية مسئولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى الا ما ينشأ عن غشه أو عن خطئه الجسيم ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسئوليته عن الغش أو الخطأ الجسيم الذى يقع من أشخاص يستخدمهم فى تنفيذ التزامه».

(٢) راجع المادة ٢٩٤ من قانون التجارة.

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٦٩.

(٤) ومن أمثلة هذه المحاكم محكمة السين المدنية فى حكمها الصادر بتاريخ ٩ يوليو ١٩٦٠، الاسبوع القانونى ١٩٦١ - II ١١٨٣٠ ومحكمة استئناف بيروت فى حكمها الصادر بتاريخ ١٧ يوليو ١٩٦٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٠، ص ٢٢٣.

ويراعى أن شروط العقد قد تكون مباشرة فى اعفاء الناقل الجوى من المسئولية أو فى التخفيف من تلك المسئولية كأن يتضمن العقد نصا صريحا يقضي بعدم امكانية الرجوع على الناقل الجوى فى حالة اصابة المسافر باذى بدنى أو فى حالة هلاك البضاعة أو الأمتعة أو فى حالة التأخير. وقد تكون هذه الشروط تفضى إلى اعفاء الناقل الجوى من المسئولية أو التخفيف منها بطريق غير مباشر مثل النص على تقصير مواعيد الاحتجاج أو تقصير مدة السقوط أو تقادم دعوى المسئولية[1]، أو اذا كان هناك شرط يقضى بنقل عبء الاثبات من عاتق الناقل الجوى إلى المسافر أو الشاحن مما يعد تحايلا على أحكام اتفاقية وارسو المراد منه هو اعجاز متلقى خدمة النقل من اثبات خطأ الناقل الجوى[2].

وقيل ان الشروط الباطلة فى مفهوم الاتفاقية هى الشروط السابقة على وقوع الضرر. اما الاتفاقات اللاحقة له والتى من شأنها اعفاء الناقل الجوى من المسئولية أو تخفيفها فتكون صحيحة، وذلك استنادا إلى نص المادة ٣٢ من اتفاقية وارسو التى تقضى بان «يبطل كل شرط فى عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر، يخالف بمقتضاه الطرفان المتعاقدان قواعد هذه الاتفاقية، سواء بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص ...»[3]. لكن هذا النص فى تقديرنا مقصور على الاتفاقات الخاصة بتعيين قانون واجب التطبيق أو بتعديل أحكام الاختصاص التى يقصد من ورائها الاطراف استبعاد تطبيق أحكام اتفاقية وارسو سواء كانت أحكاما موضوعية أم أحكاما خاصة بدعوى المسئولية. وهذه الاتفاقات تكون باطلة اذا سبقت وقوع الضرر وانما تصح اذا كانت لاحقة على وقوعه. اما الاتفاقات التى تقضى باعفاء الناقل الجوى من المسئولية أو بتخفيف تلك المسئولية فتكون باطلة

---

(١) ومن هذه الشروط ايضا شرط اخطار الناقل بضياع البضاعة أو عدم تسليمها فى موعد يحدده العقد على خلاف احكام الاتفاقية: أنظر محكمة استئناف باريس بتاريخ ١٦ أكتوبر ١٩٧٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٨٠، ص ٨٥.

(٢) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧١.

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧٢.

دائما سواء كانت سابقة على وقوع الضرر أم لاحقة عليه، وذلك لعمومية نص المادة ٢٣ فقرة أولى من اتفاقية وارسو التى تقضى ببطلان كل شرط سواء تضمنه عقد النقل الجوى أو كان معدلا له دون أن تفرق بين التعديل السابق على وقوع الضرر والتعديل اللاحق له.

ثانياً: الاستثناء: إجازة الشروط:

اضاف بروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ فقرة ثانية إلى المادة ٢٣ من اتفاقية وارسو مؤداها عدم سريان الفقرة الأولى - الخاصة ببطلان شروط الاعفاء أو التخفيف من المسئولية - على الشروط المتعلقة بالهلاك أو الضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتى فيها[١].

ويتضح أولا أن الحكم المقرر بالمادة ٢٣ فقرة ثانية خاص بالبضائع، وبالتالى لا يمتد إلى الأمتعة المسجلة. ويثور التساؤل عما اذا كان واجبا أن يشتمل خطاب النقل الجوى على اى شرط يعفى به الناقل من المسئولية عن الأضرار الناشئة من طبيعة البضائع المنقولة أو عيب ذاتى فيها. ولقد رأينا من قبل أن لوثائق النقل الجوى حجية نسبية فى الاثبات مما يسمح للناقل الجوى باثبات هذا الشرط بكافة الطرق وان كان غير مدون بخطاب النقل الجوى[٢].

ويثير تحديد المقصود بطبيعة البضاعة المنقولة بعض الصعوبات، ويتضح من المناقشات التى سبقت توقيع بروتوكول لاهاى انه لا يمكن حصر البضاعة التى يجوز الاعفاء من المسئولية عن الاضرار التى تلحق بالشاحن بسبب

---

(١) نظراً للصعوبات التى يثيرها تفسير هذا النص الذى نورد النص الاصلى للاتفاقية باللغة الفرنسية:
L'alinéa 1er ne s' applique pas aux dispositions concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

(٢) ويستطيع الناقل الجوى التمسك بهذا الشرط فى مواجهة المرسل إليه حتى لو كان مدونا بنسخة خطاب النقل الجوى الخاصة بالشاحن دون أن يكون مدونا بالنسخة الخاصة بالمرسل إليه.

طبيعتها فى الحيوانات الحية والاشياء الهشة Fragiles والمواد القابلة للتلف[1]. فالنص النهائى للبروتوكول اتى بعبارة عامة «طبيعة البضاعة المنقولة أوعيبها الذاتى».

ولكن هل يعنى ذلك ضرورة ان يكون الضرر ناشئا عن طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتى كمصدر وحيد لذلك الضرر، وماهو الحكم اذا كان الضرر ناشئا عن تلك الطبيعة أو ذلك العيب مع ارتكاب الناقل الجوى خطأ ما ساهم فى احداث الضرر؟ وفى هذه الحالة هل يجد شرط الاعفاء مجاله للتطبيق أم يتعين اهداره بسبب خطأ الناقل؟ واذا قيل بثبوت مسئولية الناقل الجوى هل يجب ادخال عنصر الطبيعة أو العيب فى الاعتبار عند تقدير التعويض الذى يلتزم به الناقل؟ وقد يدق الأمر بصفة خاصة فى حالة التأخير فى انجاز النقل الجوى لتحديد ما اذا كان الضرر قد نجم عن التأخير أو عن عيب فى البضاعة.

والواقع اننا نستطيع الاجابة على هذه التساؤلات على ضوء الأحكام الكلية أو الاجمالية لاتفاقية وارسو: فعندما يلحق بالبضاعة هلاك أو تلف وينجم عن ذلك ضرر بالشاحن يفترض خطأ الناقل الجوى. ويتعين على هذا الأخير اثبات أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتى مثل ان تكون البضاعة من الاشياء الهشة كالزجاج أو الفخار أو كانت الحيوانات مريضة بمرض أفضى إلى نفوقها. ويستطيع الناقل الجوى فوق ذلك اثبات خطأ الشاحن مثل سوء تغليف البضاعة. حينئذ يستطيع الشاحن إثبات أن الضرر نجم عن خطأ الناقل وحده كأن يكون التلف ناشئا عن شحن البضاعة أو وضعها فى خارج البرادات بالنسبة للمواد الغذائية القابلة للتلف. وهذا الاثبات لا يمنع الناقل الجوى من الاثبات بدوره أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها. واذا ثبت أن الضرر ناجم عن خطأ مشترك بين الناقل الجوى والشاحن يجب توزيع المسئولية بينهما على ضوء مساهمة خطأ كل منهما

---

(١) وهذا التحديد الحصرى كان من اقتراح مندوبى بلجيكا وهولاندة فى مؤتمر لاهاى عام ١٩٥٥. وبالرغم من أن المندوب الفرنسى أخذ على عبارة طبيعة البضاعة وعيبها الذاتى غموضها وعدم دقتها واشار إلى امكانية التعسف من قبل الناقلين الجويين فى استغلال هذا الغموض، استقرت العبارة فى نص البروتوكول.

فى احداث الضرر. كذلك بالنسبة لحالة التأخير يستطيع الناقل الجوى اثبات أن الضرر نجم عن طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتى دون أن يكون للتأخير ادنى أثر فى احداث هذا الضرر[1].

ونرى ضرورة قياس فرض مساهمة كل من طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتى وخطأ الناقل الجوى فى احداث الضرر على حكم مساهمة كل من خطأ الناقل الجوى والشاحن في احداثه. فلا يكون الناقل مسئولا الا فى حدود تلك المساهمة مالم يثبت انه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها.

وخلاصة القول أن الأثر الجوهرى المترتب علي ورود شرط الاعفاء من المسئولية أو التخفيف منها يتمثل فى نقل عبء اثبات خطأ الناقل الجوى على عاتق الشاحن بعد أن يكون الناقل قد أثبت دور طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتى احداث الضرر.

المطلب الثاني

طرق دفع مسئولية الناقل الجوي

لن نتطرق إلى طرق دفع مسئولية الناقل الجوى فى ظل أحكام قانون التجارة والتى تتحدد بإثبات السبب الأجنبى فى وقوع الضرر مكتفين بالإحالة إلى ما ورد في هذا الصدد فى القسم الأول من هذا المؤلف. ونقصر الحديث بالتالى فى هذا المقام على أحكام اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩. وتقوم مسئولية الناقل الجوى فى كل من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ على أساس الخطأ المفترض، والتزام الناقل الجوى بضمان سلامة المسافرين أو بالمحافظة على الأمتعة والبضائع أو بانجاز النقل فى مدة معقولة التزام ببذل عناية. لذلك يكون فى امكان الناقل الجوى دفع المسئولية في حالتين نصت عليهما اتفاقية وارسو واستبقاهما بروتوكول لاهاى هما اتخاذ الناقل الجوى وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادى وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها من جانب وخطأ المضرور من جانب آخر.

---

(١) أنظر فى ذلك POURCELET، المرجع السابق، ص ٧١ – ٧٢.

وكانت اتفاقية وارسو الاصلية تتضمن سبيلا ثالثا لدفع مسئولية الناقل الجوى فى حالة نقل البضائع أو الأمتعة يتمثل فى اثبات الخطأ الملاحى. الا أن بروتوكول لاهاى الغى هذا السبيل لدفع المسئولية. ولئن كانت مصر منضمة إلى بروتوكول لاهاى الا أن التنازع بين تطبيق أحكام اتفاقية وارسو الاصلية وتطبيق أحكام بروتوكول لاهاى المعدلة لها قد يثور فى حالة انضمام احدى الدولتين إلى كل من الاتفاقية والبروتوكول فى حين لا تكون الدولة الاخرى منضمة إلى البروتوكول مع انضمامها إلى الاتفاقية. وفى مثل هذا الفرض قد يرفض القاضى المعروض امامه النزاع تطبيق أحكام الاتفاقية الأصلية لأن دولته منضمة إلى البروتوكول فتكون أحكامها مخالفة للنظام العام فى قانونه الوطنى. كذلك قد يستبعد تطبيق أحكام البروتوكول لعدم توافر شروط تطبيقه. فلا مناص فى مثل هذه الحالة من استبعاد النصين وتطبيق القانون الذى تشير إليه قواعد الاسناد فى قانونه الوطنى(١).

لكن بفرض أن القانون الواجب التطبيق هو القانون المصرى فإن مؤدى المادة ٢٩٠ فقرة ١ من التقنين التجارى لعام ١٩٩٩ عدم جواز نفى المسئولية تأسيساً على الأخطاء الملاحية. ذلك أن الناقل الجوى لا يستطيع دفع المسئولية الا بإثبات إحدى حالات السبب الأجنبى.

ونشير إلى أن قانون المستقبل يجعل من مسئولية الناقل الجوى مسئولية موضوعية قائمة على فكرة المخاطر، وذلك باستثناء المسئولية عن التأخير التى تظل قائمة على فكرة الخطأ المفترض. وفى ظل المسئولية الموضوعية لا مجال لإثبات انتفاء الخطأ من جانب الناقل الجوى أو تابعيه وإنما يظل لخطأ المضرور وحده أثره فى نفى رابطة السببية بين نشاط الناقل الجوى والضرر المتحقق(٢).

---

(١) محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ٧٤.

(٢) ذلك أن الناقل لا يستطيع اثبات انتفاء الخطأ من جانبه لان المسئولية لاتقوم على فكرة الخطأ. كذلك لا يستطيع الاستناد إلى القوة القاهرة للتحلل من المسئولية، ولا يبقى أمامه سوى اثبات خطأ المضرور. انظر مراد منير فهيم، المرجع السابق، ص ٦١.

ونعرض لأسباب دفع مسئولية الناقل الجوى فى النظام الدولى الوضعى فى الوقت الراهن: فنتناول أولا اثبات انتفاء الخطأ من جانب الناقل الجوى وإثبات خطأ المضرور وأخيراً اثبات الخطأ الملاحى الذى قد يثور فى بعض الأحوال كما رأينا.

أولاً: اثبات انتفاء خطأ الناقل الجوي:

تنص الفقرة الأولى من المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو على أنه «لايكون الناقل مسئولا اذا ثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادى الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها».

ويتضح من هذا النص أن هناك سبيلين يستطيع بهما الناقل الجوى اثبات انتفاء الخطأ من جانبه:

١- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر:

تعرض من جانب لمفهوم التدابير الضرورية، ولتأثير هذه التدابير من جانب آخر.

(أ) مفهوم التدابير الضرورية:

أثار تحديد المقصود بالتدابير المنصوص عليها فى الاتفاقية جدلاً عميقاً فى الفقه كما اختلفت المحاكم فى شتى الدول حول تفسير هذه العبارة.

ويلاحظ أولاً أن نص مشروع اتفاقية وارسو كان يتضمن عبارة التدابير المعقولة Mesures Raisonnables وقد تم استبدال عبارة التدابير الضرورية Mesures Nécessairesبها بناء على طلب المندوب السوفييتى[١].

ولقد اتجه رأى مرجوح إلى تفسير عبارة التدابير الضرورية تفسيراً حرفياً، واشترط أن يقوم الناقل الجوى باثبات اتخاذه كل التدابير التى من شأنها أن تؤدى موضوعيا إلى منع حدوث الضرر. الا أن غالبية الفقه والقضاء اتجهت إلى

---

(١) POURCELET، المرجع السابق، ص ٤٨.

أن المقصود بالتدابير هو التدابير لمعقولة التي يتخذها الناقل العادى فى الظروف المعتادة ويذهب إلى أن التعديل الذى طرأ أثناء مؤتمر وارسو هو مجرد تعديل فى الصياغة لا يمس مضمون الحكم الذى تضمنه مشروع الاتفاقية[1].

الا أن الاتجاه الغالب انقسم فيما بينه حول الاثبات الذى يكلف به الناقل الجوى: فمن الفقه من انتهج تفسيرا موسعا لهذا الاثبات واشترط الدليل الايجابى على انتفاء الخطأ. ومعنى ذلك اذا كان سبب الحادث أو الحادثة مجهولا لا يتحمل الناقل الجوى تبعة الاضرار الناجمة عنه اذ لا يكلف الناقل باثبات سبب وقوع الحادث[2]. ومن الفقه على العكس من اشترط اقامة الناقل الجوى الدليل السلبى على انتفاء الخطأ بمعنى أنه يتعين على الناقل الجوى اثبات السبب الذى ادى إلى وقوع الحادث أو الحادثة مع ضرورة اثبات ان هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه أى أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع مثل هذا الحادث[3]. وبالتالى يتحمل الناقل الجوى تبعة السبب المجهول[4].

والفارق بين الرأيين أن الأول يكتفى لامكان التحلل من المسئولية باثبات ان الناقل الجوى قد اتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لتفادى الضرر بوجه عام فى حين يشترط الرأى الثانى ضرورة اتخاذ التدابير المعقولة لتفادى الضرر الذى وقع بالذات[5].

(١) انظر فى عرض الاتجاهين والترجيح بينهما: SESSELI، المرجع السابق، ص ٦٥ – ٧٢ ومحمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٣٣ – ١٣٨. وأنظر فى اختلاف المحاكم فى تبنى أى من الاتجاهين الاحكام التى يشير اليها POURCELET، المرجع السابق، ص ٥١ – ٥٤.

(٢) من أنصار هذا التفسير الموسع RODIERE، المرجع السابق، ص ٢٥٢ ف ٢٥١ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٥٤ و SESSELI، المرجع السابق، ص ٦٨.

(٣) ثروت أنيس الاسيوطى، المرجع السابق، ص ٤٦٤. وهذا ما حكمت به على سبيل المثال محكمة استئناف باريس فى حكمها الصادر بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٩٦١: مجلة دالوز، ١٩٧٢، قضاء ٧٠٧، تعليق SAINT - ALARY.

(٤) وللتخفيف من حدة هذا الرأى يتجه البعض إلى ضرورة افتراض سلوك الطاقم القويم فى حالة الظروف الغامضة أو امكانية اثبات انتفاء خطأ الناقل بالنسبة لكل سبب متوقع للحادث. انظر فى ذلك SESSELI، المرجع السابق، ص ٧١.

(٥) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٥٤.

ولئن كان هذا الرأى الأخير يراعى مصالح متلقى خدمة النقل الا أنه لا يمكن التسليم به من زاوية الصنعة القانونية. ذلك أن اتفاقية وارسو تكتفى بامكان اثبات اتخاذ التدابير الضرورية لامكان دفع المسئولية ولا تشترط مطلقا اثبات سبب الضرر[1]، بالاضافة إلى انه اذا كان يتعين على التدبير المتخذ أن يكون من شأنه تفادى الضرر فلا يتأتى التأكد من هذا الشرط اذا كان سبب الحادث أو الحادثة مجهولا[2].

وعلى ضوء ذلك يستطيع الناقل الجوى دفع المسئولية متى اثبت الأمور الآتى:

١- أن الطائرة كانت صالحة للملاحة الجوية وروعى فى شأنها أحكام التحميل والقواعد الخاصة بأمنها.

٢- أن الطائرة تخضع لصيانة دورية ودقيقة وانها كانت مزودة بالوقود الكافى لاتمام الرحلة الجوية وقت الاقلاع.

٣- ان الاقلاع تم متى كانت الاحوال الجوية تسمح بذلك.

٤- ان افراد طاقم الطائرة حائزون على الاجازات التى تتطلبها القوانين واللوائح.

٥- ان افراد طاقم الطائرة عنوا قبل الاقلاع بالحصول على كافة المعلومات اللازمة لضمان سلامة الرحلة الجوية[3].

وتقدير تلك التدابير من شأن قاضى الموضوع. ويدخل فى عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية ومدى كفاءة اجهزة الانقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها[4]. فخلاصة القول أنه يتعين على

---

(١) SESSELI، المرجع السابق، ص ٧٠.

(٢) والقول بغير ذلك يجعل مجرد وقوع الضرر دليلا على عدم اتخاذ كافة التدابير الضرورية لتفاديه: رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٥٥.

(٣) POURCELET، المرجع السابق، ص ٥١.

(٤) سميحة القليوبى، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

الناقل الجوى وتابعيه بذل العناية لتفادى وقوع الضرر بوجه عام. ويكفى اثبات هذه العناية للتحلل من كل مسئولية ولو كان السبب الذى ادى إلى وقوع الحادث أو الحادثة المنتجة للضرر مجهولا.

(ب) تأثير التدابير الضرورية:

اذا اثبت الناقل الجوى انه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادى وقوع الضرر امكنه دفع المسئولية التى يدعيها المضرور.

الا أن الناقل الجوى قد يعجز عن اثبات اتخاذه لهذه التدابير. وقد لا يكون اتخاذها مستحيلا على ضوء ظروف الحالة. ومع ذلك يتفادى المسئولية اذا ثبت أن التدبير الذى لم يتخذه أو عجز عن اثبات اتخاذه له ليس من شأنه التأثير فى تفادى وقوع الضرر. فسواء كان الناقل الجوى قد اتخذه أو لم يتخذه كان الضرر متحققا لا محال[1]. ومعنى ذلك انه يتعين على الناقل الجوى اثبات سبب الضرر للتدليل على عدم تأثير التدابير فى حدوثه. وقد يدق هذا لاثبات فى كثير من الاحيان لكنه السبيل الوحيد للتحلل من المسئولية متى عجز الناقل الجوى عن اثبات اتخاذ التدابير الضرورية لتفادى الضرر بوجه عام.

٢- استحالة اتخاذ التدابير الضرورية:

لا يكون الناقل الجوى مسئولا عن الاضرار التى تلحق بمتلقى خدمة النقل متى كانت هناك استحالة فى اتخاذ الناقل الجوى أو تابعيه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر. وفى هذه الحالة يتعين على الناقل الجوى اثبات القوة القاهرة التى حالت دون اتخاذ التدابير الضرورية[2]. والقوة القاهرة هى كل حدث لا يمكن توقعه ودفعه وليس للناقل الجوى يد فى حدوثه.

ويتعين تفسير هذا السبيل لدفع المسئولية تفسيرا ضيقا. ذلك أن مخاطر

---

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٦٢.

(٢) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٣٤، قارن SESSELI، المرجع السابق، ص ٦٩ الذى يقرر أن استحالة اتخاذ التدابير تشمل حالات القوة القاهرة وعيب البضاعة الذاتى وخطأ الغير.

الرحلة الجوية يجب توقعها بل ان الأحكام العامة للنظام القانونى للملاحة الجوية تستهدف فى مجملها تأمين الملاحة الجوية من تلك المخاطر حفاظا على الأرواح والأموال. ويجب تقدير كل حالة على حدة: فقد قضى بانه طالما لم يكن فى مقدور الناقل الجوى مراقبة الركاب فى المطار الاجنبى اثناء صعودهم إلى الطائرة كما لم يرخص له بوجود تابعين له مسلحين على متن الطائرة لم يستطع تفادى الاضرار البدنية التى لحقت باحد المسافرين بفعل احد مختطفى الطائرة ولا يكون بالتالى مسئولا عن هذه الاضرار[1] . كذلك اذا نجم تأخير اقلاع الطائرة عن عيب فنى طارئ لا دخل لإرادة الناقل الجوى فيه لا يكون مسئولا عن الاضرار الناجمة عن التأخير[2] . ومن هذه الأحوال أيضا التى سمحت للناقل الجوى بالتحلل من المسئولية حالة هجوم طائرات حربية على الطائرة رغم انعدام ارتكاب قائد الطائرة فعلا يسمح بتعقب الدولة صاحبة الفضاء الجوى للطائرة[3] .

ثانياً: خطأ المضرور:

تنص المادة ٢١ من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ على انه «اذا اثبت الناقل ان خطأ الشخص المضرور تسبب فى الضرر أو ساهم فى وقوعه، جاز للمحكمة طبقا لقانونها أن تستبعد مسئولية الناقل أو تخفف منها».

ويأتى هذا النص بحكم عام يشمل حالات المسئولية فى نقل الركاب وفى نقل البضائع والأمتعة والمسئولية عن التأخير[4] .

---

(١) حكم محكمة استئناف باريس بتاريخ ١٩ يونيو ١٩٧٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٩، ص ٣٢٧.

(٢) محكمة مارسيليا الابتدائية، حكم بتاريخ ٣ فبراير ١٩٨١، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٨١، ص ٢٣٩.

(٣) محكمة استئناف باريس، حكم بتاريخ ٢٢ مارس ١٩٦٥، المجلة لفرنسية للقانون الجوى، ١٩٦٥، ص ٢٣٢.

(٤) قارن أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٣٩ الذى يتناول بالتحليل خطأ الشخص المصاب ثم يقيس عليه خطأ المرسل، ص ٣٤١.

ونظرا للاختلاف الشديد بين موقف القوانين الوطنية المختلفة حول أثر خطأ المضرور على مسئولية المدعى عليه فى دعوى المسئولية[1]، لم يتوصل المؤتمرون فى وارسو إلى حلول موحدة وأحكام موضوعية لتتضمنها الاتفاقية. فاكتفت هذه الأخيرة بوضع المبدأ العام المتمثل فى اعفاء الناقل الجوى من المسئولية أو التخفيف منها فى حالة ارتكاب المضرور خطأ واحالت إلى أحكام قانون القاضى المعروض امامه النزاع لتحديد حقوق الاطراف المتنازعين.

ولم يكن قانون الطيران المدنى يتضمن أحكاما خاصة فى هذا الشأن. وقد ترتب على ذلك انه فى حالة عرض النزاع على القاضى المصرى كان يتعين على هذا الأخير تطبيق القواعد العامة فى المسئولية المدنية. وتنص المادة ٢١٦ من القانون المدنى المصرى على انه «يجوز للقاضى أن ينقص مقدار التعويض أو لا يحكم بتعويض ما اذا كان الدائن بخطئه قد اشترك فى احداث الضرر أو زاد فيه».

وعلى ضوء هذا النص اذا أثبت الناقل الجوى أن الضرر يجد مصدره فى خطأ المضرور وحده فلا يحكم عليه بتعويض ما، ويقر الفقه هذا الحكم بالقول أن خطأ المضرور يكون قد استغرق خطأ الناقل الجوى. اما اذا كان خطأ المضرور قد ساهم فى احداث الضرر مع خطأ الناقل الجوى يتعين على القاضى الحكم بتوزيع المسئولية بنسبة مساهمة كل خطأ منهما فى احداث الضرر. واذا تعذر تحديد تلك النسبة يكون التوزيع بالتساوى[2].

---

(١) حول اختلاف القوانين الانجلوأمريكية عن القوانين اللاتينية فى هذا الشأن بل اختلاف القانون البريطانى عن القانون الامريكى انظر POURCELET، المرجع السابق، ص ٥٩ – ٦٤. ولا تختلف احكام القانون البلجيكى عن الحلول التى تتبناها القوانين اللاتينية بوجه عام: أنظر LIT-VINE، المرجع السابق، ص ٢٦٥.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٦٣، رقارن محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٤٤، الذى يفسر نص المادة ٢١٦ مدنى مصرى على ضوء ما استقرت عليه احكام القضاء الفرنسى من توزيع المسئولية بنسبة جسامة كل خطأ منهما إلى الآخر.

أما في ظل نفاذ أحكام التقنين التجاري الصادر بالقانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ يمكن للناقل الجوى نفى المسئولية باثبات خطأ الراكب أو خطأ المرسل أو المرسل إليه. لكن اذا اثبت المضرور أن خطأه لم يكن السبب الوحيد في احداث الضرر، يخفض التعويض بنسبة الضرر الذى ينسب إلى خطأ المضرور الذى أثبته الناقل الجوى[١].

وما دامت اتفاقية وارسو قد احالت إلى أحكام قانون القاضي فيتعين أن يكون سلوك المضرور مشكلا لخطأ فى مفهوم هذا القانون. ويمكن أن تختلف حلول المحاكم في شتى الدول بسبب اختلاف مفهوم الخطأ في القوانين المختلفة[٢].

ويقصد بالمضرور في نقل الركاب المسافر نفسه بينما يقصد به في نقل البضائع أى من المرسل أو المرسل إليه مادام يحق لأيهما رفع دعوى المسئولية التعاقدية على الناقل الجوى. ويمتد مفهوم المضرور إلى تابعى المرسل أو المرسل إليه اذ يمكن لخطئهم أن يستغرق خطأ الناقل الجوى أو يساهم معه في احادث الضرر[٣].

ومن أمثلة خطأ المسافر إلقاء نفسه من الطائرة بقصد الانتحار بالرغم من إحكام الناقل الجوى اغلاق أبواب الطائرة[٤]. ومن أمثلة خطأ المرسل الخطأ في

---

(١) المادة ٢٩٠ من التقنين التجاري.

(٢) فمنذ صدور قانون ١٩٤٥ ببريطانيا الذى عدل من أحكام «الاهمال المساهم» Contributory negligence يمكن توزيع المسئولية في حالة اشتراك خطأ المضرور مع خطأ المدين بالتعويض، في حين أن المضرور لا يستحق أى تعويض اذا ارتكب خطأ ما وايا كانت جسامة خطأ المسئول في القانون الامريكي. وقد تختلف القوانين أيضا في تحديد مفهوم السلوك المكون للخطأ في تطبيق احكام المسئولية المدنية.

(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٦٧.

(٤) حكم محكمة باريس الابتدائية، ٢٧ يونيو ١٩٧٩، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٩، ص ٣٢٥.

طريقة شحن شحنة من النحل والتأخر فى اجراء الشحن مما أدى إلى هلاكها[1].

ويثور التساؤل عن مدى تحمل الناقل الجوى للمسئولية عن الاضرار الناجمة عن عيب ذاتى فى البضاعة المنقولة. فاذا كانت اتفاقية وارسو تبيح للناقل الجوى ان يشترط اعفاءه من تلك المسئولية ففى هذه الحالة يكون مؤدى مفهوم المخالفة اقتراض خطأ الناقل البوى وتحمله للمسئولية فى حالة عدم الاتفاق على الاعفاء من المسئولية. وذلك بالرغم انه لا يمكن اعزاء الضرر هذا لسلوك صادر من الناقل الجوى[2].

ونشير أخيرا إلى انه فى ظل قانون المستقبل حيث تكون مسئولية الناقل الجوى مسئولية موضوعية فى اغلب الفروض يصير اثبات خطأ المضرور الطريق الرئيسى بل الأوحد لدفع المسئولية.

ثالثا: الخطأ الملاحي:

كانت الفقرة الثانية من المادة ٢٠ من اتفاقية وارسو قبل الغائها بموجب بروتوكول لاهاى تقضى بأن الناقل لا يكون مسئولاً فى نقل البضائع والأمتعة اذا اثبت أن الضرر تولد عن خطأ فى القيادة أو تسيير الطائرة أو فى الملاحة، وانه هو وتابعيه قد اتخذوا من كافة الوجوه الاخرى كل التدابير الضرورية لتفادى الضرر.

وهذا الحكم مقصور على نقل البضائع والأمتعة دون نقل المسافرين. وهو مستوحى من نص المادة الرابعة فقرة ثانية من معاهدة سندات الشحن الموقعة ببروكسل عام ١٩٢٤ والتى تعفى الناقل البحرى من المسئولية عن الخطأ الملاحى والخطأ فى ادارة السفينة[3].

---

(١) محكمة أكس ان بروفانس الاستئنافية، حكم بتاريخ ٣١ يناير ١٩٥٢، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٥٢، ص ٥٩.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٦٨.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٥٩.

ولكى يستطيع الناقل الجوى التحلل من المسئولية يتعين عليه اثبات أن الضرر قد نجم عن خطأ ملاحى وانه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير الضرورية من كافة الوجوه الاخرى لتفادى الضرر[١] .

١- مفهوم الخطأ الملاحي:

يستبعد الخطأ الملاحى الاخطاء التجارية التى قد يرتكبها الناقل الجوى عند استلام البضاعة وشحنها ورصها على متن الطائرة أو عند تفريغها وتسليمها. ويشمل الخطأ الملاحى الأخطاء الفنية التى يرتكبها اعضاء هيئة قيادة الطائرة فى قيادتها أو تسييرها أو فى الملاحة[٢]، مثل الاخطاء التي يرتكبونها عند الاقلاع أو الهبوط أو عند ضبط معدات الطائرة أو فى ارسال واستقبال الرسائل الارضية المتعلقة بالطيران[٣] .

٢- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر:

تقضى الاتفاقية بانه يتعين على الناقل الجوى اثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية من كافة الوجوه الأخرى لتفادى وقوع الضرر. وتمتد هذه التدابير إلى تلك المتعلقة بقيادة الطائرة وتسييرها والملاحة باستبعاد الخطأ الملاحى الذى ارتكب بالفعل، ولا يجوز قصرها على التدابير المتعلقة بمهام اشخاص آخرين باختلاف اعضاء هيئة قيادة الطائرة[٤] . فيكون الناقل الجوى مسئولا عن خطأ قائد الطائرة الملاحى اذا لم يكن حائزا لاجازة خاصة بطراز الطائرة التى يقودها، أو اذا لم يكن طاقم الطائرة مزودا بالخرائط والاجهزة اللازمة لتأمين سلامة الملاحة الجوية.

---

(١) قارن رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٠ الذى يفسر نص الاتفاقية على انه يعزى الخطأ الملاحى إلى أى شخص لأن النص ينصرف إلى تحديد طبيعة الاخطاء المرتكبة دون اشخاص مرتكبيها.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٦٠ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٠ .

(٣) فى هذا المعنى: رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧١ .

(٤) POURCELET، المرجع السابق، ص ٦٨ .

ولقد انتقد الفقه حكم اتفاقية وارسو بجعل الخطأ الملاحى مبررا لاعفاء الناقل الجوى من المسئولية خاصة انه يفرق بين نقل المسافرين من جانب ونقل البضائع والأمتعة من جانب آخر[1]. لذلك اتجه بروتوكول لاهاى إلى الغاء هذا السبيل لدفع مسئولية الناقل الجوى.

وبالإضافة إلى ذلك لم يكن الناقلون الجويون يجدون فى حكم اتفاقية وارسو سبيلا وجيها لدفع المسئولية. ذلك أن نقل الركاب والبضائع والأمتعة يتم عادة على طائرة واحدة فيكون تمسك الناقل الجوى بالخطأ الملاحى لدفع مسئوليته عن الاضرار التى تلحق بالبضاعة أو الأمتعة تأكيدا لمسئوليته عن الاضرار البدنية التى تلحق بالمسافرين، مما جعل للخطأ الملاحى كسبب لدفع المسئولية أهمية محدودة للغاية.

المبحث الثاني

أحكام التعويض عن الأضرار

جعلت اتفاقية وارسو مسئولية الناقل الجوى قائمة على أساس الخطأ المفترض. وفى ذلك حماية لمصالح متلقى خدمة النقل اذ يعفون من اثبات خطأ الناقل. ومن جانب آخر جعل قانون التجارة مسئولية الناقل الجوى مسئولية مفترضة ليتحقق بذلك الهدف ذاته وهو إعفاء المضرور من عبء إثبات وجه إنحراف الناقل أو تابعيه فى السلوك. وفى المقابل اقرت الاتفاقية مبدأ المسئولية المحدودة للناقل الجوى بوضع حدودا قصوى للتعويضات التى يلتزم بدفعها. ومع ذلك نصت الاتفاقية كما نص قانون التجارة على بعض الحالات تكون عندها مسئولية الناقل الجوى غير محدودة فلا يجوز له التمسك بأحكام تحديد المسئولية الواردة بأى منهما.

---

(١) محمد فريد العرينى: المرجع السابق، ص ١٤٣ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٢ و POURCELET، المرجع السابق، ص ٦٩.

المطلب الأول

المسئولية المحدودة للناقل الجوي

يجب بيان مفهوم تحديد مسئولية الناقل الجوى قبل العرض للحدود القصوى للتعويضات .

اولا: مفهوم تحديد مسئولية الناقل الجوي:

الأصل فى التعويض ان يكون على قدر الضرر. ويتمثل فى ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من كسب. وفى مجال المسئولية العقدية لا يتقرر التعويض الا عن الاضرار المتوقعة، ما لم يكن الضرر ناشئا عن غش المدين او خطئه الجسيم اذ فى هذه الحالة يسأل المدين عن كافة الاضرار المتوقعة وغير المتوقعة(١) .

وتتعرض الملاحة الجوية لمخاطر جسيمة، كثيرا ما تفضى الى هلاك الارواح والاموال الموجودة على متن الطائرة، فضلا عن الاضرار التى تلحقها بالطائرة ذاتها. ويؤدى الزام الناقل الجوى بدفع تعويضات عن كافة الاضرار فى جميع الاحوال الى نتائج بالغة السوء على مشروع النقل الجوى، ففضلا عن احتمالات عجز الناقل الجوى عن دفع قيم التعويضات المطلقة، فإن مركزه المالى يتأثر تأثرا سلبيا بالغا من افتقاده للطائرة من جانب ومن التزامه بدفع التعويضات من جهة اخرى(٢) .

واذا كان فى مقدور الناقل الجوى تجاوز مخاطر الملاحة عن طريق التأمين الجوى، سواء بالتأمين على الطائرة او بالتأمين من مسئوليته، فإنه يصعب على المؤمنين الجويين قبول تحملهم قيم التعويضات المطلقة: فمن جانب يصعب على المؤمن تقدير احتمالات الخطر وتقدير قسط التأمين المتفق عليه مع ترك قيم التعويضات مطلقة، ومن جانب آخر يصبح عبء التأمين ثقيلا مع اطلاق

---

(١) وتجدر الاشارة فى هذا الصدد الى ان المشرع التجارى حدد المقصود بالغش والخطأ الجسيم فى مجال النقل بوجه عام : المادة ٢١٦ من التقنين التجارى.

(٢) POURCELET, op. cit,. p. 78 - 80.

مسئولية الناقل الجوى مما يؤدى الى ارتفاع تكلفة التأمين بالنسبة الى الناقلين الجويين والى احجام المؤمنين الجويين عن خوض مجال التأمين الجوى(١).

ولا تعتبر المبالغ النقدية التى يحددها التقنين التجارى أو اتفاقية تحديدا جزافيا للضرر الذى يلحق بمتلقى خدمة النقل، وانما هى حدود قصوى للتعويضات لا يجوز الزام الناقل الجوى بالوفاء بما يجاوزها.

لذلك يتعين على القاضى ان يحدد عناصر الضرر فى ضوء القواعد العامة للمسئولية المدنية توصلا الى تقييم التعويض المقابل لهذا الضرر. فإذا كان التعويض كما يقدره القاضى متجاوزا الحد الاقصى للتعويض المقرر قانونا، لا يحكم الا بالحد الاقصى للتعويض. ومؤدى هذا عدم حصول المضرور الا على الحد الاقصى للتعويض.

اما اذا قدر القاضى التعويض عن الضرر بما يقل عن الحد الاقصى للتعويض المقرر قانونا، فلا يحكم القاضى الا بالتعويض المقابل للضرر دون التفات الى الحد الاقصى. ومؤدى هذا حصول المضرور على تعويض كامل عن الضرر الذى لحق به، ما دام الامر لا يفضى الى تجاوز الحد الاقصى للتعويض المقرر قانونا(٢).

---

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٧٤١.

(٢) ويثور التساؤل مع ارساء مبدأ المسئولية المحدودة للناقل الجوى عما اذا كان فى مقدور المرسل اليه الاستناد الى المادة ٢٤٩ من التقنين التجارى عند اثارة مسئولية الناقل الجوى.

فالمادة المذكورة اخذت بفكرة الترك فى مجال نقل الاشياء، ويعنى الترك انه فى حالة تلف الشئ او تأخر وصوله بحيث لم يعد صالحا للغرض منه وثبتت مسئولية الناقل عن التلف أو التأخير، جاز لطالب التعويض ان يتخلى له عن الشئ مقابل الحصول على تعويض يقدر على اساس هلاك الشئ كليا.

وهذا النظام ارساه القضاء الفرنسى فى مجال النقل البرى بالرغم من غياب النص عليه، وهو المعروف باسم Laissé pour compte انظر: ESCARRA et RAULT, op. cit,. No 964 - 965.

فاعمال حق الترك رهين بانقطاع مصلحة المرسل اليه فى البضائع، اما بسبب التلف واما بسبب تأخر وصولها، بحيث لم تعد البضائع صالحة للغرض منها. واذ يتخلى المرسل اليه عن =

ثانيًا : الحدود القصوي للتعويضات :

يعين قانون التجارة وكذلك اتفاقية وارسو حدوداً قصوى للتعويضات التى يلتزم الناقل الجوى بدفعها مميزاً فى ذلك بين نقل الأشخاص من جهة ، ونقل البضائع والأمتعة المسجلة من جهة أخرى.

إلا أنه كان لزاماً على الاتفاقية الدولية تبنى وحدة قياس للحدود القصوى للتعويضات تكون قابلة للتطبيق فى مختلف الدول المتعاقدة . لذلك يجب بحث كيفية حساب الحد الأقصى للتعويض فى ضوء أحكام اتفاقية وارسو .

(أ) الحد الأقصي للتعويض في نقل الأشخاص:

تنص المادة ١/٢٢ من اتفاقية وارسو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاى على أنه «فى نقل الأشخاص، تحدد مسئولية الناقل المتعلقة بكل راكب بمبلغ مائتين وخمسين ألف فرنك. فاذا أجاز القانون للمحكمة المعروض عليها النزاع

= البضائع للناقل مقابل الحصول على تعويض عنها بقدر على اساس هلاكها هلاكا كليا، تتجلى أهمية الترك متى كانت مسئولية الناقل مطلقة، بمعنى التزامه بتعويض كامل الضرر كما تقضى بذلك القواعد العامة للمسئولية المدنية.

ولذلك لم يأخذ المشرع البحرى بنظام الترك فى مجل النقل البحرى للبضائع وحال مسئولية الناقل البحرى مسئولية محدودة. بل إن المادة ٢١٩ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ اكدت ان الشاحن او من له حق تسلم البضائع لا يبرأ من دفع الاجرة ولو تلفت البضائع او نقصت كميتها او قيمتها اثناء السفر . أضف الى ذلك انه يمكن فى المجال البحرى ترك البضائع للمؤمن البحرى مقابل حصول المستأمن على مبلغ التأمين بأكمله ورغم ان البضائع لم تهلك هلاكا كليا : المادة ٣٩٢ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

وتجدر الاشارة الى ان انقطاع مصلحة المرسل اليه في البضائع لا يعنى زوال كل قيمة لها، والا ما كان لنظام الترك ثمة فائدة، على الأقل من منظور الناقل . ولذلك ليس هناك ما يمنع من افادة المرسل اليه فى مجال النقل الجوى من نظام الترك المقرر بالمادة ٢٤٩ من التقنين التجارى، مع مراعاة وجوب التقيد بالحد الأقصى للتعويض المقرر بالمادة ٢٩٢ فقرة ٢ من التقنين، ما لم تكن احدى حالات مسئولية الناقل الجوى غير المحدودة متوفرة. ومن شأن تحديد مسئولية الناقل الجوى عزوف المرسل اليه عن ترك البضائع فى اغلب الاحوال، ولن تكون له مصلحة حقيقية فى الترك الا فى حالات المسئولية غير المحدودة.

أن يكون التعويض فى صورة مرتب، فلا يجوز أن يزيد رأس مال المرتب على الحد المذكور. ومع ذلك يستطيع الراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل، أن يضع للمسئولية حدا أكبر.

ولقد تضمن تعديل بروتوكول لاهاى للنص الأصلى لاتفاقية وارسو تحديثين: الأول وهو الأهم يتمثل فى مضاعفة الحد الأقصى للتعويض اذ صار مائتين وخمسين ألف فرنك بعد أن كان مائة وخمسة وعشرين ألف فرنك[1]. أما الثانى فيتمثل فى استبدال عبارة «المتعلقة بكل راكب» بعبارة «قبل كل مسافر» الواردة بنص اتفاقية وارسو الأصلى، وذلك لما كانت العبارة الأصلية تثيره من لبس زال بالتأكيد على عدم جواز تجاوز الحد الأقصى للتعويض سواء قبل الراكب أو قبل الغير وايا كان أساس الدعوى المرفوعة على الناقل[2].

ويمثل هذا المبلغ الحد الأقصى الذى يلتزم الناقل الجوى الوفاء به سواء كان الضرر الذى يلحق بالمسافر ناجما عن وفاته أو جرحه أو أى اذى بدنى آخر أو عن التأخير[3]. أما عن الاضرار التى تصيب الأمتعة الخفيفة التى يصطحبها المسافر معه على متن الطائرة فتنص الفقرة الثالثة من المادة ٢٢ من اتفاقية وارسو على أن تكون مسئولية الناقل الجوى محدودة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل مسافر. ويتحدد هذا المبلغ بخمسمائة جنيه فى قانون التجارة[4].

ويمكن لقاضى الموضوع أن يحكم بصرف التعويض على شكل مرتب اذا كانت أحكام قانونه تسمح بذلك. ولكن يشترط فى هذه الحالة الا يزيد رأس مال

---

(١) ولقد عدل بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ الحد الأقصى للتعويض فجعله فى حالة الاضرار البدنية مليون وخمسمائه ألف فرنك وفى حالة التأخير اثنين وستين ألفا وخمسمائة فرنك لكل راكب.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٥.

(٣) جاء نص الفقرة الأولى من المادة ٢٢ من الاتفاقية مطلقا ومتعلقا بنقل الاشخاص دون تحديد للاضرار التى يتقرر لتعويضها الحد الأقصى المنصوص عليه. وبما أن الناقل الجوى مسئول عن التأخير فى حالة نقل الاشخاص كان الحد الأقصى للتعويض هو ذلك الذى نصت عليه المادة ٢٢ فقرة أولى من الاتفاقية.

(٤) المادة ٢٩٢ فقرة (٣) من القانون.

المرتب عن الحد الأقصى للتعويض. وقد حرصت اتفاقية وارسو على تأكيد ذلك لألا تكون صورة المرتب سبيلا للتحايل على أحكام المسئولية المحدودة.

واذا حكم بالحد الأقصى للتعويض فانه لا يشمل مصاريف دعوى المسئولية أو اتعاب المحامين أو أى رسوم أو مصروفات أخرى تتعلق بالدعوى. ويكون للمحكمة المعروض عليها النزاع الحكم بتلك المصاريف والمبالغ وفقا لأحكام قانونها الداخلي. ويضاف ما تحكم به المحكمة فى هذا الصدد إلى الحد الأقصى للتعويض المحكوم به(١).

هذا وتجيز الاتفاقية للطرفين الناقل الجوى والمسافر الاتفاق على تشديد مسئولية الناقل الجوى بتحديد حد أقصى للتعويض يفوق ذلك الذى حددته الاتفاقية أو القانون. ولكن يجب أن يكون الأمر متعلقا باتفاق بين الناقل الجوى والمسافر، وبالتالى لا يعد التأمين الذى يبرمه الناقل الجوى لمصلحة المسافرين بمبلغ يفوق الحد الأقصى للتعويض اتفاقا على رفع الحد الأقصى فى مفهوم الاتفاقية(٢).

ويتعين أن يكون الاتفاق بين الناقل الجوى والمسافر خاضعا لمساومتهما بمعنى انه اذا كان مفروضا على اى منهما لا نكون بصدد اتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض فى مفهوم الاتفاقية. وعلى ذلك لايعد اتفاق مونتريال لعام ١٩٦٦ اتفاقا على رفع الحد الأقصى لانه مفروض على شركات الطيران من قبل هيئة الطيران المدنى الامريكى(٣).

ويترتب على مثل هذا الاتفاق بين الناقل الجوى والمسافر رفع الحد الأقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل الوفاء به. وهو مثله فى ذلك مثل الحد الأقصى القانونى ليس من قبيل التقدير الجزافى بل هو مجرد سقف للتعويض لايجوز

---

(١) المادة ٢٢ فقرة رابعة من اتفاقية وارسو بعد تعديل بروتوكول لاهاى للمادة.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٦.

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٦٧ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٧.

تجاوزه وانما لا يشترط بلوغه[1]. كل ما فى الأمر أنه اذا كانت قيمة الضرر تقع بين الحد الاقصى المنصوص عليه فى اتفاقية وارسو والحد الأقصى المتفق عليه تعين الالتزام بالوفاء بقيمة الضرر الحقيقى احتراما للاتفاق الخاص مادام الضرر لايجاوز الحد الأقصى المقرر فى هذا الاتفاق.

(ب) الحد الأقصي للتعويض في نقل البضائع والأمتعة المسجلة:

تنص المادة ٢٢ فقرة ثانية (أ) من اتفاقية وارسو على أنه «وفى نقل الأمتعة المسجلة أو البضائع، تكون مسئولية الناقل محدودة بمبلغ مائتين وخمسين فرنكا عن كل كيلو جرام، مالم يذكر المرسل مصلحته في التسلم عند تسليم الطرد إلى الناقل وفى مقابل أن يدفع رسما اضافيا اذا اقتضى الأمر. وعندئذ يكون الناقل ملتزما بأن يدفع التعويض فى حدود المبلغ المذكور، مالم يقم الدليل على أن هذا المبلغ يجاوز المصلحة الحقيقة للمرسل فى التسليم»، ويتحدد الحد الأقصى للتعويض فى قانون التجارة بمبلغ خمسين جنيهاً عن كل كيلو جرام[2].

(١) كيفية حساب التعويض المحكوم به:

ويتضح من نص اتفاقية وارسو أن الحد الأقصى للتعويض يتحدد بمبلغ مائتين وخمسين فرنكا عن كل كيلو جرام من الأمتعة المسجلة أو البضائع فى كل حالة تثور فيها مسئولية الناقل الجوى إما بسبب هلاك البضاعة أو تلفها أو حالة التأخير فى انجاز النقل الجوى، بينما الحد الأقصى للتعويض عن هلاك أو تلف الأمتعة المسجلة أو البضائع هو خمسون جنيهاً عن كل كيلو جرام .

ولكى يحدد القاضى المعروض عليه النزاع قيمة التعويض المستحق لابد اذن من تحديد وزن البضائع أو الأمتعة المسجلة. فلو أن وزنها مائة كيلوجرام

---

(١) فى هذا المعنى محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٧ . ويراعى أن الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض قد تصاحبه زيادة فى سعر النقل : POURCELET، المرجع السابق، ص ٨٩.

(٢) المادة ٩٢ فقرة (٢) من القانون .

على سبيل المثال كان التعويض المستحق (٢٥٠ × ١٠٠) أى مائتين وخمسين ألف فرنك[١] ، بينما يكون التعويض المستحق فى ظل القانون المصرى (٥٠ × ١٠٠) أى خمسة آلاف جنيه.

ولم تعدل أحكام بروتوكول لاهاى الحد الأقصى للتعويض المحدد فى اتفاقية وارسو. وقد استبقته اتفاقية جواتيمالا لعام ١٩٧١ أيضا بالنسبة إلى نقل البضائع. اما فيما يتعلق بالأمتعة فقد رفعت هذه الاتفاقية الحد الأقصى فى حالات الهلاك والتلف والضياع والتأخير إلى خمسة عشر ألف فرنك.

ولقد استحدث بروتوكول لاهاى حكما لم يكن واردا بالاتفاقية الأصلية تتضمنه المادة ٢٢ فقرة ثانية (ب) يواجه الضياع أو التلف أو التأخير الذى يلحق جزءا من الأمتعة المسجلة أو البضاعة أو اى شئ فيها. وفى هذا الصدد يفرق الحكم المستحدث بين فرضين:

الأول: وفيه يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون أن يؤثر هذا الضرر الجزئى فى قيمة الطرود الأخرى. فى هذه الحالة لا يؤخذ فى الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود وحدها التى لحقها الضرر، وذلك بصرف النظر عما اذا كان قد صدر عن كافة الطرود أو الأمتعة المسجلة خطاب نقل واحد أو ايصال أمتعة واحد أو أكثر[٢] .

الثانى: وفيه يلحق الضرر بجزء من البضاعة أو الأمتعة لكن الضرر يؤثر فى قيمة الطرود الأخرى، كما لو كانت البضاعة المنقولة تتمثل فى آلة تم توزيع اجزائها على عدة طرود فيؤثر هلاك أو تلف جزء منها فى قيمة باقى الاجزاء. وفى هذه الحالة يؤخذ مجموع وزن الطرود كلها فى الاعتبار عند تحديد قيمة التعويض من أجل أن يغطى ما لحق البضاعة أو الأمتعة من ضرر جزئى وما

---

(١) لم يعد بيان وزن الأمتعة أو البضاعة من البيانات الالزامية لايصال الأمتعة أو خطاب النقل الجوى بعد توقيع بروتوكول لاهاى، الا أن المادة الثامنة من بروتوكول مونتريال الرابع ١٩٧٥ اعادت هذا البيان بالنسبة لنقل البضائع.

(٢) قارن رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٨٥ .

انتقصت قيمته بالتبعية[1]. لكن بروتوكول لاهاى اشترط لتطبيق هذا الحكم أن تكون كافة الطرود مشمولة بإيصال أمتعة واحد أو بخطاب نقل جوى واحد. اما اذا صدرت عدة ايصالات أو خطابات فلا يؤخذ فى الاعتبار سوى وزن الطرد أو الطرود التى لحق بها الضرر.

(٢) الاعتداد بالإعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة:

تقضى اتفاقية وارسو بأن الحد الأقصى للتعويض هو مائتان وخمسون فرنكا عن كل كيلو جرام مالم يذكر المرسل «مصلحته فى التسلم عند تسليم الطرد إلى الناقل وفى مقابل أن يدفع رسما اضافيا ...»، ولقد تضمن قانون التجارة الحكم ذاته.

(أ) معنى المصلحة المذكورة:

يعتبر بعض الفقه أن ذكر المرسل للمصلحة فى التسلم هو اعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة المنقولة[2] ، فى حين يقرر البعض الآخر أن هناك فرقا بين المصلحة فى التسلم التى قد تفوق قيمة البضاعة أو الأمتعة وبين تلك القيمة[3]. ومن الملاحظ أن الناقلين الجويين الاعضاء فى الاتحاد الدولى للنقل الجوى يقبلون اعلانات قيمة البضاعة دون اعلانات المصلحة فى التسلم. وفى هذه الحالة يكون الناقل الجوى ملتزما بالتعويض فى حدود القيمة المعلنة، ويستطيعون بالتالى المنازعة فيها إذا كانت مبالغا فيها إلى درجة كبيرة.

(ب) شروط إعمال الحكم:

يتضح من نص الفقرة الثانية (ب) من المادة ٢٢ من الاتفاقية، أن هناك شروطا يجب توافرها لإعمال حكم هذه الفقرة:

(١) أن يتم إعلان القيمة عند تسليم البضائع أو الأمتعة إلى الناقل الجوى.

---

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٤٩.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٣٠١.

فلا يعتد بأى إعلان يتحقق بعد التسليم[1]، وانما يخضع التعويض فى هذه الحالة لحكم المادة ٢٢ فقرة ثانية (أ).

وتكون العبرة بالقيمة المعلنة وليس بالقيمة الحقيقية للبضاعة. الا أن الاتفاقية تجيز للناقل الجوى أن يقيم الدليل على أن القيمة المعلنة تجاوز المصلحة الحقيقية للمرسل فى التسلم، فاذا ما فسرنا المصلحة فى التسلم على انها قيمة البضاعة يصير للناقل الجوى حق اثبات القيمة الحقيقية للبضاعة ولا يلتزم بالتالى بالتعويض الا فى حدود القيمة الحقيقية[2].

ولا يشترط أن يكون الاعلان مدونا فى ايصال الأمتعة أو خطاب النقل الجوى[3]. ذلك أن بروتوكول لاهاى لم يشترط ذلك بالاضافة إلى عدم تمتع وثائق النقل الجوى بحجية مطلقة فى الاثبات، فيجوز اقامة الدليل بشتى الطرق على تحقق الاعلان وقت التسليم.

ولكن يجب أن يكون الاعلان بقصد تقرير مسئولية الناقل الجوى بما يجاوز الحد الأقصى المقرر بالاتفاقية[4]. فلو تبين من ظروف الحال أن الاعلان لم يكن يستهدف تعديل أحكام المسئولية فلا مجال لتطبيق حكم المادة ٢٢ فقرة ثانية (ب)[5].

(٢) أن يدفع المرسل الرسم الاضافى المقرر، فلا يكفى مجرد الاعلان عن قيمة البضاعة أو الأمتعة لكى يتقرر التزام الناقل بالتعويض فى حدود هذه

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٨١.

(٢) ويعتبر الدكتور محمد فريد العرينى اعلان القيمة اتفاقا على وضع حد أقصى للتعويض أعلى من ذلك الذى قررته الاتفاقية، وبالتالى اذا لم يتجاوز الضرر الحقيقى هذا الحد الأقصى المتفق عليه لا يكون الناقل الجوى ملتزما سوى بتعويض الضرر الحقيقى: المرجع السابق، ص ١٦٨.

(٣) قارن محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٦٨.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٨١.

(٥) فاذا كان الإعلان لأغراض التأمين أو موجها لمصلحة الجمارك لا يكون مستهدفا تعديل احكام التعويض. انظر محكمة بيروت المدنية، حكم بتاريخ ٣ أكتوبر ١٩٥٨، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٦٠، ص ٦٢.

القيمة، وانما يتعين على المرسل الوفاء بالرسم الاضافى الذى قد يقرره الناقل الجوى مقابل تحمله بالتعويض على النحو الجديد.

فاذا كان هذا الرسم مقررا ولم يقم المرسل بالوفاء به لا مجال لإلزام الناقل الجوى بالوفاء بتعويض يجاوز الحد الأقصى المقرر فى الاتفاقية، أى مائتين وخمسين فرنكا عن كل كيلو جرام.

والرسم المقرر هنا يختلف عن الأجرة الاضافية التى قد يتطلبها الناقل الجوى عند نقل الاشياء الثمينة كالمجوهرات والسبائك الذهبية والنقود والتحف، لأنها تتطلب منه عناية خاصة ورقابة مشددة يستحق عنها اجرا اضافيا. اما الرسم الاضافى فهو يتقرر مقابل تحمل الناقل الجوى تعويض أعلى من الحد الأقصى المقرر[1]. ويكون هذا الرسم مستحقا بالاضافة إلى الأجرة الاضافية التى يتطلبها الناقل الجوى لنقل الاشياء الثمينة اذا اعلن المرسل قيمتها بقصد الزام الناقل الجوى بالتعويض فى حدود هذه القيمة[2].

(جـ) كيفية حساب الحدود القصوي للتعويضات:

يتحدد قدر التعويض فى قانون التجارة بالعملة الوطنية أو بالجنيه المصرى. بينما تستخدم اتفاقية وارسو الفرنك كوحدة حسابية للتعويضات التى يلتزم الناقل الجوى الوفاء بها.

وتقضى الفقرة الخامسة من المادة ٢٢ المعدلة من اتفاقية وارسو بأن «المبالغ المبينة بالفرنك فى هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية مكونة من خمسة وستين ونصف ميلليجرام من الذهب عيار تسعمائة فى الألف. وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة فى كل عملة وطنية. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية بخلاف العملة الذهبية فى حالة رفع دعوى قضائية، وفقا لسعر الذهب لهذه العملات يوم صدور الحكم».

---

(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٣٠١.

(٢) قارن أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٤٧.

إذا الفرنك المقصود فى الاتفاقية هو الفرنك الذهب المعروف باسم الفرنك بوانكاريه Poincaré [(١)] ، الذى يتحدد على أساس خمسة وستين ميلليجرام ونصف ميلليجرام من الذهب عيار تسعمائة فى الألف. وتجدر الإشارة إلى أن الفرنك الذهب فى اتفاقية وارسو هو مجرد وحدة قياس المراد منها توحيد العملة التى يتم على أساسها تحديد مسئولية الناقل الجوى حتى لا يتأثر المضرورون فيما يحصلون عليه من تعويضات باختلاف قيمة عملات الدول التى يعرض النزاع أمام محاكمها[(٢)]. لكن الوفاء يتم بالعملة الوطنية ولم تفرض الاتفاقية مطلقا امكانية الوفاء بقيمة التعويض بالذهب. وبالتالى لايجوز استبعاد تطبيق أحكام الاتفاقية الخاصة بمسئولية الناقل الجوى بحجة أن تلك الأحكام تخالف النظام العام الداخلى بعد أن تم تحريم الوفاء بالذهب وصار للعملة الوطنية الورقية سعر الزامى[(٣)].

واذا كانت الاتفاقية تشير إلى تحويل المبالغ المنصوص عليها فيها إلى أرقام دائرة فى كل عملة وطنية الا انها لم تحدد سعر الصرف الذى يتعين التعويل عليه عند التحويل. وهذا النقص فى الاتفاقية أثار صعوبات شديدة واختلافات جذرية بين المحاكم: فالاتفاقية صدرت فى وقت كانت الجماعة الدولية فيه تأخذ بقاعدة الذهب بمعنى أن قيمة العملات الوطنية تتحدد بحجم الغطاء الذهبى الذى تملكه الدولة. ويساهم هذا الغطاء فى تحديد سعر رسمى للعملة الوطنية الورقية حتى بعد ان صار لها سعر الزامى بمعنى عدم جواز تحويل العملة الورقية إلى ذهب. والآن بعد أن هجرت الجماعة الدولية قاعدة الذهب تعذر تحديد الرابطة بين المحتوى الذهبى لمختلف العملات الوطنية.

---

(١) وقد تقررت هذه العملة بموجب القانون الفرنسى الصادر فى ٢٥ يونيو ١٩٢٨ والذى جاء خلفا للفرنك جرمينال Germinal.

(٢) سميحة القليوبى، المرجع السابق، ص ١٠٨.

(٣) وقد تتمادى المحاكم ليس فقط فى استبعاد احكام المسئولية المحدودة للناقل الجوى الواردة فى اتفاقية وارسو وانما فى استبعاد احكام الاتفاقية كلها وتطبيق احكام القانون الذى تشير إليه قاعدة الاسناد فى قانون القاضى، واذا كان هذا القانون هو القانون المصرى وقع القاضى فى حلقة مفرغة نظرا لإحالة التقنين التجارى إلى احكام الاتفاقيات الدولية السارية فى مصر وهى حتى الآن اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩.

وانتهت بعض المحاكم إلى التعويل على سعر الذهب فى السوق الحرة لما فيه من صالح لمتلقى خدمة النقل[1]. الا أن البعض الآخر منها ظل يتمسك بالسعر الرسمى للذهب[2]. بل ان بعض المحاكم الفرنسية قامت بحساب التعويض بالفرنكات الفرنسية الحالية على اساس أن هذه الفرنكات هى التى خلفت الفرنك بوانكاريه[3].

واذا كانت بروتوكولات مونتريال الاربعة لعام ١٩٧٥ قد استبدلت حقوق السحب الخاصة بالفرنك بوانكاريه[4]، الا ان هذه البروتوكولات لم تدخل حيز النفاذ بالاضافة إلى ان حساب التعويض بحقوق السحب الخاصة مقصور على الدول الاعضاء فى صندوق النقد الدولى[5]. ولذلك بظل لتحديد سعر الصرف الذى يعول عليه عند تحويل الفرنكات بوانكاريه إلى وحدات دفع وطنية أهمية قصوى.

نستبعد أولاً السعر الرسمى للذهب لأنه لم يعد له وجود فى العديد من الدول اللهم الا فى المعاملات التى تربط بين البنوك المركزية بعضها البعض. يضاف إلى ذلك أن انضمام مصر إلى عضوية صندوق النقد الدولى والتزامها باتفاقيات بريتون وودز لعام ١٩٤٤، وبالأخص التعديل الثانى الذى أدخل عليها بجمايكا عام ١٩٧٦، قد أدى إلى انتهاء كل ارتباط رسمى بين النقود الوطنية والذهب[6].

---

(١) انظر فى ذلك رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٨٩.

(٢) على سبيل المثال انظر حكم محكمة استئناف باريس بتاريخ ١١ يونيو ١٩٧٥، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٦، ص ١٢٧.

(٣) حكم محكمة استئناف باريس الصادر فى ٣١ يناير ١٩٨٠، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٨١، ص ١٤٨.

(٤) انظر فى ذلك محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٥٣-١٥٤.

(٥) وبالتالى كانت تستبعد دول المعكسر الشرقى نظرا لعدم عضويتها فى الصندوق، على الاقل حتى عهد قريب.

(٦) وهو التعديل الذى أصبح نافذا فى يناير ١٩٧٨، أنظر:
LATRON: Fonds Monétaire International. Droits de Tirage spéciaux, incidence sur les conventions maritimes internationales, op. cit., p. 751.

كذلك لا يمكن الأخذ بآخر سعر رسمى للذهب حدده تشريع وطنى لما فى ذلك من اجحاف بحقوق المضرورين، بالاضافة إلى الطابع التحكمى للتشريعات الوطنية فى تحديد هذا السعر حماية لعملاتها الوطنية. ثم ان فى ذلك اهدار لحكم هام استحدثه بروتوكول لاهاى مؤداه تحويل المبالغ المنصوص عليها فى الاتفاقية وفقا لسعر الذهب للعملات الوطنية يوم صدور الحكم، فيكون الاستناد إلى تشريع يحدد سعرا رسميا لم يعد نافذا يوم صدور الحكم اهداراً لحكم بروتوكول لاهاى.

ويبقى لنا حساب التعويض بالفرنك الفرنسى أو وفقا لسعر الذهب فى السوق الحرة: ويتفق المعياران فى انهما يحققان رائد الاتفاقية من توحيد العملة التى يتم على أساسها تحديد التعويض الذى يلتزم الناقل الجوى الوفاء به فى الزمان والمكان. الا أن الفرنك الفرنسى عرضة للخضوع لتدخلات السلطات العامة فى فرنسا تصعيدا لقيمته أو تخفيضا لها، ولا يتصور ترك مصير المضرورين فى شتى انحاء العالم للمصالح النقدية للدولة الفرنسية. ويلاحظ أن الأخذ بهذا المعيار لم يأت سوى من جانب بعض المحاكم الفرنسية.

الأوفق إذاً لدى البعض هو الأخذ بسعر الذهب فى السوق الحرة[1]. ويمكن للقاضى الوطنى الاستناد إلى السوق المحلية أو احدى الاسواق العالمية كسوق لندن على سبيل المثال[2]. وفى ذلك تحقيق لمصالح المضرورين نظرا لارتفاع سعر الذهب فى السوق الحرة عن اسعاره الرسمية فى معظم الدول، بالإضافة إلى الثبات النسبى لقيمة هذه السلعة النفيسة[3]. ومع ذلك يصبح الحد الأقصى

---

(١) حول مبررات الاخذ بهذا المعيار وأساسه القانونى انظر محمد فريد العرينى: تطور النظام النقدى الدولى وأثره على الاتفاقيات الدولية فى مجال النقل البحرى والجوى. دراسة انتقادية لأحكام القضاء المصرى، مجلة الحقوق للعلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد الأول والثانى، ١٩٩٠.

(٢) واذا كان القاضى يستطيع الاستناد إلى سعر الذهب فى احدى الأسواق على هذا النحو فهو الذى يقرر ما اذا كان يتخذ هذا السعر عند الافتتاح أو عند الإغلاق.

(٣) أما عن التقلبات التى يتعرض لها سعر الذهب صعودا وهبوطا وايا كانت اهمية هذه التقلبات فالأمر مرده تذبذب قيمة العملات الوطنية وانخفاضها أو زيادتها أكثر من تأثير قوى العرض والطلب على الذهب كسلعة. فالذهب سلعة نفيسة لها من الخصائص الذاتية ما يحقق لها ثباتا نسبيا فى قيمتها، تلك الخصائص التى سمحت لها لفترة طويلة من الزمن بأن تلعب دور النقود فى أنظمة اقتصادية متعاقبة ذات طبائع مختلفة.

للتعويض مبالغا فيه إلى درجة تتجاوز حتما ما قصده المشرع الدولى من تحقيق توازن معقول بين تشجيع الاستثمارات فى مجال الملاحة الجوية وتوفير قدر معقول من الحماية القانونية لمتلقى خدمة النقل.

لكل ما تقدم، نؤكد أن الفرنك بوانكاريه فى نصوص اتفاقية وارسو ماهو الا وحدة قياس للحد الأقصى للتعويض، ولايعد بأى حال من الأحوال عملة وفاء بالتعويض المحكوم به. واذا كان تحديد قيمة الفرنك بوانكاريه فى الوقت الراهن لم يعد ممكنا على أساس من التشريع الوطنى، فإنه يمكن مع ذلك تحديد قيمته على أساس مقياس دولى لهذه القيمة.

ونشير بذلك إلى أحكام قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨، وهى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع الموقعة فى هامبورج بألمانيا فى الحادى والثلاثين من مارس عام ١٩٧٨، وقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ دوليا اعتبارا من الأول من ديسمبر عام ١٩٩٢، وصدقت عليها مصر بموجب القرار الجمهورى رقم ١٠٤ لسنة ١٩٧٩ بتاريخ العاشر من مارس عام ١٩٧٩ [١]. ويعمل بأحكام الاتفاقية اعتبارا من الثالث من نوفمبر عام ١٩٩٠[٢]، وقد أصبحت بذلك جزءا من النظام القانونى المصرى.

والذى يعنينا فى هذا المقام أن قواعد هامبورج اضطرت فى وقت صدورها إلى التمييز بين تطبيق الدول الأعضاء فى صندوق النقد الدولى لأحكام الاتفاقية الدولية وبين تطبيق الدول غير الأعضاء لهذه الأحكام. فقد اعتمدت الاتفاقية حقوق السحب الخاصة كوحدة حسابية للحد الأقصى للتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها، وذلك لدى تطبيق الدول الأعضاء فى الصندوق لأحكامها. بينما اعتمدت الاتفاقية الفرنك بوانكاريه كوحدة حسابية للحد الأقصى للتعويض عن الهلاك أو التلف، وذلك بالنسبة إلى الدول غير الأعضاء فى الصندوق والتى لاتجيز قوانينها تطبيق أحكام حساب التعويض على أساس حقوق السحب

(١) تم نشر القرار بالجريدة الرسمية بتاريخ ١١ ابريل ١٩٩١.

(٢) وذلك تطبيقا لقرار وزير الخارجية رقم ٣٥ لسنة ١٩٩١ بتاريخ ١١ فبراير ١٩٩١.

الخاصة، وتعلن عند الانضمام إلى قواعد هامبورج أو فى أى وقت لاحق أن حدود المسئولية التى تنص عليها هذه الاتفاقية فيه تتحدد بعدد الوحدات من الفرنك بوانكاريه التى تبينها الاتفاقية[١].

ويتحدد الحد الأقصى للتعويض على أساس الطرود بعدد ٨٣٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة، وبما يعادل ١٢٥٠٠ فرنك بوانكاريه. كما يتحدد الحد الأقصى للتعويض على أساس الوزن بعدد ٢,٥ وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلو جرام، وبما يعادل ٣٧,٥ فرنك بوانكاريه عن كل كيلو جرام[٢].

ويتضح مما ذلك أنه طبقا لأحكام قواعد هامبورج تتحدد نسبة حقوق السحب الخاصة إلى الفرنك بوانكاريه، بالنظر إلى توحيدها للحد الأقصى للتعويض سواء تم استخدام الوحدة الحسابية من حقوق السحب الخاصة أو باستخدام الوحدة الحسابية من الفرنك بوانكاريه.

وتتحدد هذه النسبة كالآتى $= \frac{٨٢٥}{١٢٥٠٠} = \frac{٢,٥}{٣٧,٥} = ٠,٠٠٦٦٤$

وجدير بالإشارة إلى أن جميع الاتفاقيات الدولية المنظمة لصور شتى للمسئولية والتى تم التوقيع عليها فى مرحلة ابتكار صندوق النقد الدولى لحقوق السحب الخاصة قد تضمنت تحديدين للتعويضات القصوى على أساس هذه الحقوق من جانب وعلى أساس الفرنك بوانكاريه من جانب آخر، وكلها تشير إلى ذات النسبة المشار إليها بين وحدتى القياس. ومن أمثلة هذه الاتفاقيات : بروتوكول مونتريال الثانى لسنة ١٩٧٥ المعدل لاتفاقية وارسو، اتفاقية أثينا الخاصة بالنقل البحرى للأشخاص لعام ١٩٧٤، اتفاقية لندن لسنة ١٩٧٦ بشأن مسئولية مالك السفينة، والاتفاقية الخاصة للنقل متعدد الوسائط لعام ١٩٨٠.

---

(١) المادة ٢٦ من قواعد هامبورج.

(٢) ونشير فى هذا الصدد إلى أنه يتعين احتساب الحد الأقصى للتعويض مرتين، مرة على اساس الطرود ومرة على اساس الوزن، ويعتمد المبلغ الأعلى وحده كحد أقصى للتعويض الذى يلتزم الناقل البحرى بدفعه.

وتؤكد جميع هذه الاتفاقيات على وحدة العلاقة النسبية بين وحدتى القياس الدولى، الفرنك بوانكاريه وحق السحب الخاص.

وعلى ذلك يتعين على القاضى المصرى الوقوف على قيمة حقوق السحب الخاصة فى يوم صدور الحكم، وتحديد قيمة الفرنك بوانكاريه فى ضوء نسبة حقوق السحب الخاصة اليه، ثم ضرب الناتج فى عدد الفرنكات بوانكاريه التى تحددها اتفاقية وارسو كحد أقصى للتعويض الذى يلتزم به الناقل الجوى.

فعلى سبيل المثال، اذ صدر الحكم فى يوم ٣١ مايو ١٩٩٩، فإنه فى هذا اليوم تحددت قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة بدولار أمريكى ونصف دولار، ويفرض أن موضوع النزاع تعلق بطلب التعويض عن ضرر بدنى لحق بالمسافر، يتحدد الحد الأقصى للتعويض كالآتى:

قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة × نسبة قيمة حقوق السحب الخاصة إلى قيمة الفرنك بوانكاريه × عدد وحدات الفرنك بوانكاريه كحد أقصى للتعويض، أى: $١,٥ \times \frac{٨٢٥}{١٢٥٠٠} \times ٢٥٠٠ = ٣٦٢٥٠$ دولار أمريكى[١].

ويفرض أن سعر صرف الدولار الأمريكى فى ذلك اليوم تحدد بمبلغ ٣,٤٠ جنيهات مصرية، يصبح الحد الأقصى للتعويض متقوما بالجنيه المصرى ١٢٣٢٥٠ جنيه مصرى. فإذا قورن هذا المبلغ بالحد الأقصى للتعويض عن الأضرار البدنية فى التقنين التجارى المصرى، وهو مائة وخمسون ألف جنيه، نجد أن الحماية المقررة بموجب اتفاقية وارسو، وإن كانت أقل من تلك التى يوفرها التقنين التجارى، الا أنها تبقى ضمن الحدود المعقولة للحماية الواجبة لمتلقى خدمة النقل.

---

(١) وتجدر الإشارة إلى أن الموقع الإلكترونى لصندوق النقد الدولى (وعنوانه: www.imf.org) يخصص إحدى صفحاته لبيان قيمة حقوق السحب الخاصة متقومة فى مختلف عملات الدول الأعضاء بالصندوق. ويتم مراجعة هذه الصفحة بشكل دورى ومنتظم.

وبالتالى ليس القاضى المصرى بحاجة إلى المرور عبر أية عملة أجنبية كالدولار الأمريكى للوقوف على قيمة حقوق السحب الخاصة، فيمكنه تحويل الفرنك بوانكاريه إلى ما يوازيها من حقوق السحب الخاصة، ثم يجرى تحويل القيمة إلى ما يوازيها من جنيهات مصرية مباشرة.

المطلب الثاني

المسئولية غير المحدودة للناقل الجوي

رأينا من قبل أنه يجوز لأطراف عقد النقل الجوى الاتفاق على تحديد حد أقصى يفوق الحد الأقصى المنصوص عليه فى اتفاقية وارسو والتعديلات اللاحقة لها. واذا كان من المتصور نظريا اتفاق الأطراف على اطلاق مسئولية الناقل الجوى فيكون ملتزما بتعويض الضرر الحقيقى دون التقيد بحد أقصى لهذا التعويض. فمن الناحية الواقعية لانجد الناقلين الجويين يتنازلون عن ميزة تحديد مسئوليتهم التى قررتها اتفاقية وارسو ويوافقون على هذا الاطلاق.

وانما ما نود دراسته الآن هو حالات المسئولية غير المحدودة التى تتضمنها أحكام اتفاقية وارسو ذاتها. ذلك انها افترضت بوجه عام ان ميزة تحديد المسئولية لا يتمتع بها سوى الناقل الجوى حسن النية[1]. وبالتالى حددت بعض الحالات لا يكون فيها الناقل الجوى حسن النية وبالتالى تكون مسئوليته عن الاضرار كاملة ولا يجوز له التمسك بأحكام تحديد المسئولية أو بأحكام دفع هذه المسئولية فى نص الاتفاقية الاصلية قبل تعديلها بموجب بروتوكول لاهاى[2]، ويتضمن قانون التجارة الأحكام ذاتها مما ورد فى الإتفاقية الدولية.[3]

أولا: تخلف وثائق النقل الجوي وبياناتها الالزامية:

تناولت اتفاقية وارسو بالتنظيم وثائق النقل الجوى كما رأينا من قبل. وهذه الوثائق هى تذكرة السفر واستمارة الأمتعة المسجلة وخطاب النقل الجوى.

ولقد رتبت الاتفاقية على عدم اصدار تذكرة السفر أو استمارة الأمتعة أو قبول بضائع دون اعداد خطاب نقل لها جزاء حرمان الناقل الجوى من أحكام الاتفاقية التى تستبعد مسئوليته أو تحد منها. الا أن بروتوكول لاهاى عدل من أحكام وثائق النقل، والأمر على التفصيل التالى:

---

(١) أنظر فى هذا المعنى محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٥٤.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٩٢.

(٣) المادة ٢٨٦ من قانون التجارة.

(أ) تذكرة السفر:

نص عجز المادة ٢/٣ من اتفاقية وارسو الاصلية على أن «... اذا قبل الناقل مسافرا لم تسلم اليه تذكرة سفر، فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التى تستبعد مسئوليته أو تحد منها». فالجزاء هنا خاص بحالة عدم اصدار تذكرة النقل وعدم تسليمها إلى المسافر، ولا يترتب فى حالة تخلف البيانات المنصوص عليها فى المادة الثالثة فقرة أولى[1]. ويتمثل الجزاء فى حرمان الناقل من دفع مسئوليته طبقا لأحكام الاتفاقية والتمسك بأحكام تحديد تلك المسئولية[2].

ولقد اختصر بروتوكول لاهاى بيانات وثائق النقل بوجه عام إلى ثلاثة منها بيان الاعلان بامكانية خضوع النقل الجوى لاتفاقية وارسو وذلك اذا قام المسافر برحلة غايتها النهائية أو احدى محطاتها فى بلد آخر غير بلد القيام. وعدل نص المادة الثالثة فقرة ثانية وصار كالآتى: « .... اذا قبل الناقل راكبا لم تسلم اليه تذكرة سفر أو كانت التذكرة غير مشتملة على الاعلان الوارد فى الفقرة الأولى (جـ) من هذه المادة، فلا يحق للناقل أن يتمسك بأحكام المادة ٢٢». وبالتالى اضيف إلى حالة عدم تسليم تذكرة السفر حالة اغفالها الاعلان بامكانية الخضوع لاتفاقية وارسو، لكن الجزاء صار مقصورا على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسئولية وحدها دون الأحكام الخاصة بدفع المسئولية[3].

---

(١) وهذا ما حكمت به محكمة استئناف ريوم فى حكمها الصادر بتاريخ ٢٤ يناير ١٩٧٣، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٦، ص ١٣٨. ومتى تم تسليم التذكرة لا يهم اذا كان قد تم تسليمها إلى شخص المسافر أو من ينوب عنه أو من كان مكلفا بتنظيم الرحلة الجوية، انظر POURCELET، المرجع السابق، ص ١٢١.

(٢) ولقد استغل القضاء الامريكى هذا الجزاء المنصوص عليه فى اتفاقية وارسو الاصلية لتقرير مسئولية الناقل الجوى غير المحدودة: فاشترط أحيانا على خلاف احكام الاتفاقية أن يتم تسليم تذكرة النقل فى وقت مناسب حتى يتمكن المسافر من التأمين على نفسه حماية له من الحدود القصوى للمسئولية. وأحيانا أخرى أن تكون بيانات تذكرة السفر مكتوبة بحروف واضحة حتى يتسنى للمسافر معرفة خضوع النقل لاتفاقية وارسو بمجرد الاطلاع على التذكرة: أنظر فى ذلك محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٥٩ - ١٦٠.

(٣) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٩٤، ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٩٥.

(ب) استمارة الأمتعة:

كانت المادة الرابعة فقرة رابعة من اتفاقية وارسو قبل تعديلها تقضى بأنه «... اذا قبل الناقل امتعة لم تسلم عنها استمارة أو اذا كانت الاستمارة غيرمشتملة على البيانات المشار إليها فى الحروف د، و، ح فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الإتفاقية التى تستبعد مسئوليته أو تحد منها». فعلى خلاف تذكرة النقل الذى كان يؤدى مجرد عدم تسليمها إلى المسافر إلى ترتيب جزاء الحرمان من التمسك بأحكام دفع المسئولية وتحديدها كان الجزاء ذاته يترتب بالنسبة إلى استمارة الأمتعة فى حالة عدم تسليمها إلى المسافر من جانب وفى حالة اغفال بعض البيانات من جانب آخر. وكانت هذه البيانات هى رقم تذكرة السفر، عدد الطرود ووزنها، بيان بخضوع النقل لنظام المسئولية المقررة فى هذه الاتفاقية[1].

وبعد تعديل بروتوكول لاهاى للاتفاقية اقتصر الجزاء على الحرمان من التمسك بأحكام تحديد المسئولية دون أحكام دفعها فى حالة عدم تسليم الايصال أو عدم اشتماله على الإعلان بامكان خضوع النقل الجوى لأحكام اتفاقية وارسو، وذلك ما لم يكن الايصال مقترنا بتذكرة السفر أو داخلا فيها[2].

(جـ) خطاب النقل الجوي:

يمكن أن يقال عن خطاب النقل الجوى ما سبق القول عن ايصال الأمتعة. فلقد كان جزاء قبول الناقل للبضاعة دون اعداد خطاب نقل لها، ودون اشتماله على بعض البيانات[3]، يتمثل فى حرمان الناقل الجوى من التمسك بأحكام دفع

---

(١) POURCELET، المرجع السابق، ص ١٢٢.

(٢) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٩٦.

(٣) هذه البيانات هى البيانات من (أ) إلى (ط) بالاضافة إلى البيان (ف) الواردة بالمادة الثامنة من اتفاقية وارسو الأصلية. وهى تشمل المكان الذى أنشئ فيه المستند والتاريخ الذى اعد فيه، نقطتى القيام والوصول، المحطات المنصوص عليها، اسم وعنوان المرسل، اسم وعنوان الناقل الأول، اسم وعنوان المرسل إليه اذا كان له مقتضى، طبيعة البضاعة، عدد الطرود وطريقة تغليفها وعلاماتها المميزة وارقامها، وزن البضاعة وكميتها وحجمها أو ابعادها، وأخيرا النص على ان النقل يخضع لنظام المسئولية المقررة فى الاتفاقية.

المسئولية وتحديدها[1]. ولقد اقتصر الجزاء بعد تعديل بروتوكول لاهاى للاتفاقية على عدم جواز التمسك بأحكام تحديد المسئولية وحدها فى حالة عدم اعداد خطاب النقل الجوى أو عدم اشتماله على الاعلان بامكان خضوع النقل لأحكام اتفاقية وارسو[2].

ثانيا: غش الناقل الجوي والخطأ المساوي للغش[3]:

تنص المادة ٢٥ فقرة أولى من اتفاقية وارسو الاصلية على أن الناقل الجوى لا يستطيع دفع مسئوليته أو التمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها «اذا رجع الضرر إلى غشه أو إلى خطأ يعد فى نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع معادلا للغش». وتمد الفقرة الثانية من المادة ذاتها التحريم إلى حالة احداث احد تابعى الناقل الجوى الضرر فى نفس الظروف أثناء تأديته لأعمال وظيفته.

ولقد تم تعديل هذا النص جذريا بموجب المادة ١٣ من بروتوكول لاهاى. وصارت المادة ٢٥ من الاتفاقية بعد التعديل على النحو التالى: «لاتسرى الحدود المذكورة فى المادة ٢٢ اذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل وامتناع من جانب الناقل أو تابعيه قد تم اما بنية احداث الضرر، واما عن رعونة ووعى باحتمال نشوب ضرر. ويشرط أن يثبت فى حالة فعل التابعين أو امتناعهم، انهم تصرفوا فى أثناء تأدية وظيفتهم».

ويراعى أن بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ استبعد هذه الصورة من صور تشديد المسئولية بالنسبة إلى نقل المسافرين والأمتعة ثم استبعدها بروتوكول مونتريال الرابع لعام ١٩٧٥ بالنسبة إلى نقل البضائع. إذاً ففى قانون المستقبل لا

---

(١) المادة التاسعة من اتفاقية وارسو الأصلية.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٩٥ ومحمود مختار بريرى، المرجع السابق، ص ١٠٢.

(٣) حول مبررات تشديد مسئولية الناقل الجوى بوجه عام أنظر:

ZOGHBI Henri: La responsabilite aggravée du transporteur aérien. Dol et faute équivalente au dol. Etude développée du Protocole de la Haye, LGDJ, Paris, 1962.

مجال لتشديد مسئولية الناقل الجوى[1]. وهذا يتسق مع تأسيس مسئولية الناقل الجوى على فكرة تحمل التبعة أو المخاطر اذ لم يعد لخطأ الناقل دور فى تقرير مسئوليته[2]. وهو ما يفسر أن اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ لم تشر إلى تشديد مسئولية الناقل الجوى.

ونظرا للتنازع القائم حتى وقتنا الحاضر بين تطبيق أحكام اتفاقية وارسو الاصلية وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية المعدلة بموجب بروتوكول لاهاى نعرض لتشديد المسئولية فى كلا النظامين:

(أ) الخطأ الموجب لتشديد المسئولية في اتفاقية وارسو الأصلية:

أثار تحديد المقصود بعبارة الغش والخطأ المعادل له صعوبات شديدة خاصة وان اتفاقية وارسو تحيل إلى القوانين الوطنية فى شأن تحديد الخطأ المعادل للغش. فقد اختلف الفقه حول تفسير تلك الاحالة: فاذا كانت غالبية الفقه يقرر أن المادة ٢٥ تتضمن قاعدة اسناد إلى القانون الداخلى فى تحديد الخطأ المعادل للغش[3]، ذهب البعض إلى أن المادة المذكورة لا تتضمن قاعدة اسناد وانما قاعدة موضوعية مؤداها ان مسئولية الناقل تكون مطلقة فى حالة الغش وذلك فى القوانين التى تأخذ بفكرة الغش أو فى حالة الخطأ الذى يقترب من فكرة الغش فى القوانين التى تجهل هده الفكرة[4].

واذا اخذنا بالاتجاه الأول وهو الأصوب فى نظرنا فان مسئولية الناقل الجوى

---

(١) انظر فى ذلك محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٦٥ - ١٦٦.

(٢) ويقتصر الأمر كما ذكرنا من قبل على المسئولية عن الاضرار البدنية وعن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة دون المسئولية عن التأخير. وبالتالى يظل هناك مجال لتقرير المسئولية غير المحدودة فى هذه الحالة الأخيرة.

(٣) وهو موقف LITVINE، المرجع السابق ص ٢٧٣ و POURCELET، المرجع السابق، ص ٩٣ و RODIERE، المرجع السابق، ص ٣٧٣ - ٣٧٢ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٩٧.

(٤) حول هذا الخلاف بوجه عام أنظر محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٦٢ و ١٦٣ وفى إسناد الآراء المتباينة إلى أصحابها SESSELI، المرجع السابق، ص ١١٦.

تكون غير محدودة على ضوء أحكام قانون المحكمة التى يعرض أمامها النزاع: فلو ان القانون الوطنى يعرف فكرة الغش ويجعل الخطأ الجسيم مساويا له[1] ، فالمسئولية تكون غير محدودة فى حالتى الغش والخطأ الجسيم. اما القول بان المادة ٢٥ تتضمن قاعدة موضوعية فمؤداه فى الفرض الذى طرحناه أن تكون مسئولية الناقل الجوى محدودة فى حالة ارتكابه لخطأ جسيم لأن القانون يأخذ بالغش فيكون هو السبب الوحيد فى جعل المسئولية غير محدودة.

وتختلف القوانين فيما بينها فى مفهومها للسلوك الذى من شأنه جعل مسئولية الناقل الجوى غير محدودة. فالقوانين التى تنتمى إلى الأسرة الرومانية - الجرمانية تأخذ بفكرة الغش الذى يمكن تعريفه بأنه ارتكاب فعل أو امتناع عمدا بقصد الإضرار بالغير[2]. كما تعرف فكرة الخطأ الجسيم والذى يمكن تعريفه بأنه الإهمال الجسيم، فعلا كان أو امتناعا، فى اتخاذ العناية الواجبة ولو لم يكن بسوء نية أى ولو لم تصحبه نية الاضرار بالغير[3]. لكن من القوانين ما تجعل الخطأ الجسيم معادلا للغش ومساويا له كالقانون الفرنسى والمصرى ومنها ما لا تجعله يربو إلى مرتبة الغش كالقانون الايطالى والقانون البلجيكى[4].

اما الأنظمة الانجلوأمريكية فلا تعرف فكرة الغش أو فكرة الخطأ الجسيم، وانما تأخذ بنظام الخطأ الارادى Willful Misconduct. وقيل أنه يقارب الفكرة التى عنت الاتفاقية الأخذ بها فى المادة ٢٥. ويمكن تعريف الخطأ الارادى بأنه كل فعل أو امتناع ارادى يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدى إلى الاخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إلى احتمال احداث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه، عن

---

(١) وهو موقف كل من القانون الفرنسى والقانون المصرى على سبيل المثال.

(٢) أنظر رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٩٩.

(٣) والخطأ الجسيم فى قوانين دول العائلة الرومانية - الجرمانية هو تطبيق للمبدأ الرومانى Culpa lato dolo aequiparatur والذى يجعل الخطأ الجسيم فى مرتبة الغش. لكن الوحدة تتحقق فى النظام القانونى مع اختلاف طبيعة الخطأ الجسيم عن الغش. انظر SESSELI، المرجع السابق، ص ١٣٢.

(٤) حول القانون البلجيكى أنظر LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٨٠.

عدم اكتراث ورعونة، أو لايعنيه ما اذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدى إلى ذلك[١].

ويمكن القول أن فكرة الخطأ الارادى تتضمن فرضين[٢]:

الأول: ارتكاب الفعل أو الاهمال عمدا بقصد احداث الضرر. وفى هذا الشق يكون الخطأ الارادى فى النظام الانجلوأمريكى مقابلا للغش فى العائلة الرومانية – الجرمانية.

الثاني: ارتكاب الفعل أو الاهمال مع ادراك وعن وعى بأن ضررا قد يترتب على هذا الفعل أو الامتناع ومع ذلك يقدم الفاعل على فعله غير عابئ بنتائجه[٣]. والشق الثانى من الخطأ الارادى اشبه بفكرة القصد الاحتمالى الذى يعرفه القانون الجنائى. ولكن يراعى انه اضيق نطاقا من الخطأ الجسيم فى العائلة الرومانية – الجرمانية. ذلك أن الخطأ الجسيم يعنى مجانبة جسيمة للعناية الواجبة فيشمل الخطأ المجرد من نية الاضرار أو حتى الوعى بامكانية حدوث الضرر فى حين أن الشق الثانى من الخطأ الارادى يتطلب هذا الوعى وبالتالى لا يشمل الخطأ المجرد[٤].

وبناء على ذلك يمكن تقسيم القوانين المختلفة من زاوية التشدد فى الأخذ بأسباب المسئولية غير المحدودة للناقل الجوى على النحو التالى:

١- قوانين دول العائلة الرومانية – الجرمانية التى تعادل الخطأ الجسيم بالغش هى اشد تلك القوانين لأنها تجعل مسئولية الناقل الجوى غير محدودة فى

---

(١) فى الاشارة إلى هذا التعريف: محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٦٤.

(٢) ويشير SESSELI، المرجع السابق، ص ١١٩، إلى أن فكرة الخطأ الارادى فكرة واحدة لاتنقسم إلى شقين فى مفهوم القوانين الانجلوأمريكية. الا ان دواعى التقريب من موقف قوانين دول العائلة الرومانية – الجرمانية هو الذى يبعث على استنباط الفرضين من تلك الفكرة الواحدة.

(٣) SESSELI، المرجع السابق، ص ١١٩ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ١٩٩.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٠٠ الذى يشير إلى اختلاف التطبيقات بين المحاكم المختلفة لاختلاف مفهوم القوانين لأسباب تشديد مسئولية النقال الجوى. وانظر كذلك ثروت انيس الاسيوطى، ص ٦٠٥.

حالة ارتكابه فعلا أو امتناعا بقصد الاضرار أو فى حالة الاهمال الجسيم سواء كان الخطأ مجردا أو مقترنا بقصد احتمالى.

٢- قوانين الدول الانجلوأمريكية تلى القوانين المذكورة أولا فى تشددها لأنها تجعل مسئولية الناقل الجوى غير محدودة فى حالة ارتكابه فعلا أو امتناعا بقصد الإضرار أو فى حالة الاهمال الجسيم المقترن بقصد احتمالى.

٣- ثم تأتى قوانين دول العائلة الرومانية - الجرمانية التى لا تساوى الخطأ الجسيم بالغش اذ انها لا تجعل مسئولية الناقل الجوى غير محدودة الا فى حالة ارتكابه فعلا أو امتناعا بقصد الإضرار.

ولقد أدى هذا التباين إلى اختلاف موقف المحاكم فى شتى انحاء العالم[١]، مما يؤدى إلى عدم حصول المضرورين على ذات القدر من الحماية بالنظر إلى المحكمة التى يعرض عليها النزاع. ولاشك أن هذا الوضع يخالف الرائد الجوهرى لتوقيع اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ المتمثل فى توحيد بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوى. واذا اضافنا إلى ذلك أن الاتفاقية تجعل الاختصاص بنظر الدعاوى المتعلقة بمسئولية الناقل الجوى لأكثر من محكمة بحسب اختيار المضرور[٢]، سوف يلجأ هذا الأخير إلى رفع دعواه أمام المحكمة التى يمنحه قانونها أكبر قدر من الحماية فى مواجهة الناقل الجوى.

(ب) الخطأ الموجب لتشديد المسئولية في بروتوكول لاهاي:

نظرا إلى ما أدى اليه تطبيق المادة ٢٥ فقرة أولى من اتفاقية وارسو واختلاف حلول المحاكم على ضوء أحكام قوانينها الوطنية أجرى بروتوكول

---

(١) حول التطبيقات القضائية للخطأ الارادى فى الدول الانجلوسكسونية انظر SESSELI، المرجع السابق، ص ١٢٦ - ١٣٠. وحول تطبيقات الخطأ المعادل للغش، انظر POURCELET، المرجع السابق، ص ١٠١ - ١١٤. وعن تطبيقات المحاكم الفرنسية لفكرة الخطأ الجسيم انظر SESSELI، المرجع السابق، ص ١٣٤ - ١٤٤.

(٢) المادة ٢٨ فقرة أولى من اتفاقية وارسو. وسوف نعود إلى تحديد المحكمة المختصة بمناسبة الحديث عن الأحكام الخاصة بدعوى مسئولية الناقل الجوى.

لاهاى تعديلا جذريا لهذه المادة واستبدل قاعدة موضوعية بقاعدة الاسناد التى تضمنتها المادة ٢٥ فقرة أولى.

والواقع أن بروتوكول لاهاى لعام ١٩٥٥ انتصر لفكر الخطأ الارادى المعروف فى الأنظمة الانجلوأمريكية وذلك بنصه على ان مسئولية الناقل الجوى تكون غير محدودة اذا كان الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من الناقل أو تابعيه تم اما بنية احداث الضرر واما عن رعونة ووعى باحتمال نشوب الضرر[١]. ومع ذلك فان التوفيق بين العائلة الرومانية - الجرمانية والنظام الانجلوأمريكى قد تحقق إلى حد كبير لأن نص البروتوكول يتضمن شقيق: الأول هو ارتكاب الفعل أو الامتناع بقصد احداث الضرر مما يقترب من فكرة الغش اللاتينية[٢] ، ومن الشق الأول من الخطأ الارادى الانجلوأمريكى. اما الشق الثانى فهو يوافق مثيله فى الخطأ الارادى لكنه يختلف عن الخطأ الجسيم ليقترب من فكرة أخرى فى القانون الفرنسى هو الخطأ غير المغتفر Faute inexcusable[٣].

ومن الناحية الواقعية لايثور الفرض الأول الا نادرا[٤]، مثل إدعاء تعمد مساعد قائد الطائرة اسقاط الطائرة انتحاراً، لكن الفرض الثانى هو الدى يثير جل ادعاءات المضروروين بمسئولية الناقل الجوى غير المحدودة.

---

(١) فى هذا المعنى: SESSELI، المرجع السابق، ص ١٥٦ و LITVINE، المرجع السابق، ص ٢٨٤ و POURCELET المرجع السابق، ص ١١٥ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢١٠ وثروت انيس الاسيوطى، المرجع السابق، ص ٦٥٨.

(٢) ZOGHBI، المرجع السابق، ف ٣٠٧. محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٦٥.

(٣) أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٣٦٤. ذلك أن التشريع الفرنسى الصادر بتاريخ ٢ مارس ١٩٥٧ بتعديل قانون الطيران الفرنسى الصادر بتاريخ ٣١ مايو ١٩٢٤ - على إثر تصديق فرنسا على بروتوكول لاهاى - أعطى الشق الثانى من القاعدة الواردة بالبروتوكول مدلول الخطأ غير المغتفر "Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable". ولقد رأينا من قبل كيف أخذ المشرع المصرى بمفهوم خاص للغش والخطأ الجسيم فى مجال النقل فى المادة ٢١٦ من التقنين التجارى لعام ١٩٩٩، وهو ما أدى إلى اقترابه من أحكام بروتوكول لاهاى.

(٤) SESSELI، المرجع السابق، ص ١٢٠ وثروت انيس الاسيوطى، ص ٦٥٣.

ويقع اثبات عناصر هذا الفرض الثانى على عاتق المدعى. فيتعين عليه اثبات سبب الضرر، فان كان السبب مجهولا لا مجال لتطبيق المادة ٢٥ [١]. كما يتعين على المدعى اثبات الرعونة التى تخضع لتقدير قاضى الموضوع كما يتعين عليه أثبات اقتران الفعل أو الامتناع بالوعى أو الارادة بان ضررا ايا كان قد يتحقق. اما اذا كان الخطأ يعزى إلى أحد تابعى الناقل الجوى فيتعين على المدعى اثبات أن الفعل أو الامتناع صدر فى أثناء تأدية وظيفته[٢].

وبالرغم من أن نص بروتوكول لاهاى قضى على العديد من الصعوبات التى اثارها تطبيق المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو الاصلية الا انه انشأ نوعا جديدا من الخلاف يتمثل فى تقدير الوعى باحتمال نشوب الضرر اما بتبنى معيار شخصى أو معيار موضوعى[٣].

ومؤدى الأخذ بمعيار شخصى اشتراط علم الناقل الجوى أو تابعه شخصيا بأن ضررا ما قد يحدث. اما الأخذ بمعيار موضوعى فمؤداه أن توضح ظروف الحال انه لم يكن بالامكان الا يعلم الناقل أو تابعه أو يدرك أن ضررا قد يحدث وانه كان يجب عليه ادراك ذلك[٤].

وقد يختلف الحل الذى تقول به محكمتان بصدد قضيتين متشابهتين لأن احداهما تأخذ بالمعيار الشخصى والاخرى تأخذ بالمعيار الموضوعى[٥]. ونسوق مثالا لذلك بالحكم الذى أصدرته محكمة النقض الفرنسية التى تأخذ بالمعيار الموضوعى[٦]، والذى قالت فيه «اذا كان الطيار قد قام، بدون مقتضى بمحاولة

(١) وذلك سواء كنا بصدد تطبيق المادة ١/٢٥ من الاتفاقية الاصلية أو المادة ٢٥ بعد تعديلها: رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٠٦ و ص ٢٢٥.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢١٣.

(٣) سميحة القليوبى، المرجع السابق، ص ٢١١. وقارن ثروت انيس الاسيوطى، ص ٦٥٨، الذى يرى أن مؤتمر لاهاى انتهى إلى تبنى المعيار الشخصى.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢١٥.

(٥) تبنت محكمة النقض الفرنسية المعيار الموضوعى وتبعتها فى ذلك محاكم الموضوع، وقد حورت مضمون الاتفاقية المعدلة ليتفق ومفهوم الخطأ غير المغتفر المعروف فى النظام الفرنسى: رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢١٨.

(٦) حكم صادر بتاريخ ٢٤ يونيو ١٩٦٨، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٦٨، ص ٤٥٣.

ثانية للهبوط بالرؤيا، ارتطمت خلالها الطائرة بسطح البحر، فان هذا الطيار، الذى كان بمقدوره أن يستخدم الاجهزة فى الهبوط (٠٠٠) يكون قد تصرف على نحو من عدم التبصر الخليق به والمعروف عنه (٠٠٠) فلا يمكن الا يكون هذا الطيار قد ادرك الخطر المحتمل الذى يتعرض له ويعرض له الركاب بالاقدام على فعله». اما محكمة استئناف ليبرفيل (الجابون) والتى تأخذ بالمعيار الشخصى [1] ، فقد حكمت بأنه «اذا كان الطيار قد اغفل الاستفسار عند الاقلاع عن الظروف الجوية من ناحية وحاول الهبوط بالرؤيا من خلال طبقة السحب الكثيفة وهو يجهل موضعه بدقة من ناحية أخرى، فانه بالرغم من ارتكابه هذه الاخطاء الجسيمة، الا أنه ليس ثمة دليل على انه كان مدركا أن ضررا محتملا قد ينجم عن ذلك، مما يسمح للناقل بالتمسك بحدود التعويض المنصوص عليها فى المادة ٢٢ من الاتفاقية[2] .

وايا كانت الصعوبات التى تعترض تطبيق المادة ١/٢٥ من الاتفاقية الاصلية أو بعد تعديلها بموجب بروتوكول لاهاى فمتى ثبتت أن الناقل الجوى قد ارتكب فعلا من الافعال المنصوص عليها فى اى من هاتين المادتين فلا يجوز للناقل الجوى التمسك بأحكام المسئولية المحدودة الواردة فى اتفاقية وارسو. وبما أن الفعل قد ثبت فى حق الناقل الجوى فلا يجوز لهذا الاخير نفى الخطأ، كذلك لا يجوز له فيما يتعلق بتطبيق الاتفاقية المعدلة التمسك بالخطأ الملاحى نظرا لالغاء بروتوكول لاهاى لهذه الحالة[3] . ونرى عدم تطبيق الأحكام الخاصة بمساهمة خطأ المضرور فى احداث الضرر فى حالة انتفاء الغش أو الخطأ الجسيم. اما فيما يتعلق بتطبيق أحكام بروتوكول لاهاى فيتعين على القاضى

---

(١) حكم صادر بتاريخ ٩ ابريل ١٩٧٩: المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٩ ، ص ٤٥٦ .

(٢) أنظر تطبيقات القضاء لكل من المعيار الموضوعى والمعيار الشخصى فى كل من نقل الركاب ونقل البضائع: رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢١٨ – ٢٢٤ .

(٣) بموجب المادة العاشرة من البروتوكول.

المصرى التثبت من ان الفعل أو الامتناع الموجب لتطبيق حكم المادة ٢٥ المعدلة يمثل غشا أو خطأ جسيما فى نظر القانون المصرى: فاذا كان يمثل غشا أو خطأ جسيما فلا مجال لتوزيع المسئولية، اما اذا لم يكن يمثل غشا أو خطأ جسيما فيستطيع الناقل الجوى التمسك بأحكام توزيع المسئولية[١].

(١) أنظر رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٢٥ الذى يؤكد انه لا شئ فى نص البروتوكول يحرم الناقل الجوى من التمسك بهذا الحق.

الفصل الثالث

الأحكام الخاصة بدعوي مسئولية الناقل الجوي

جاءت اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ من اجل توحيد بعض المسائل المتعلقة بالنقل الجوى التجارى الدولى. وهذا ما حققته إلى حد كبير بالنسبة للأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوى. ولكن خشية منها ان الأحكام الخاصة بدعوى المسئولية فى مختلف الدول قد تؤدى إلى تفاوت الحقوق والحماية المقررة بها بالنسبة إلى المضرورين تضمنت الاتفاقية بعض الأحكام المتعلقة بدعوى المسئولية على الناقل الجوى.

ويمكن تقسيم هذه الأحكام إلى قسمين رئيسيين، يتعلق الأول برفع دعوى المسئولية فيتم تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى وأطرافها، بينما يتعلق الثانى بأحكام الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها.

المبحث الأول

رفع دعوي المسئولية علي الناقل الجوي

لكى يتمكن المضرور من رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى لابد من تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى، بالإضافة إلى ضرورة تحديد من له الحق فى رفع هذه الدعوى وعلى من ترفع.

المطلب الأول

المحكمة المختصة بنظر الدعوي

تقضى المادة ٢٨ فقرة اولى من اتفاقية وارسو بأن دعوى المسئولية على الناقل الجوى يجب رفعها فى اقليم احدى الدول المتعاقدة، وذلك لكى تضمن تقيد المحكمة المعروض امامها النزاع باحكامها(١).

---

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧٣ ورفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٦١.

وقد خولت الاتفاقية المدعى خيارا بين احدى ثلاث محاكم:

١- محكمة موطن الناقل او المركز الرئيسى لنشاطه.

٢- محكمة الجهة التى يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه ابرام عقد النقل الجوى.

٣- محكمة جهة الوصول.

ولقد ثار الخلاف بين ما اذا كان نص المادة ١/٢٨ من اتفاقية وارسو يكتفى بتحديد المحاكم المختصة دوليا بنظر دعوى المسئولية دون ان يخوض فى تحديد الاختصاص المحلى لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى وبين ما اذا كان النص، على العكس، يحدد المحكمة المختصة دوليا ومحليا[١]. والاخذ بالرأى الأول يفضى الى ضرورة الرجوع الى قانون الدولة التى تختص محاكمها بنظر الدعوى دوليا لتحديد المحكمة المختصة نوعيا او قيميا ومحليا. اما الأخذ بالرأى الثانى فمؤداه تحديد اتفاقية وارسو للمحكمة المختصة دوليا ومحليا وتترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة المختصة نوعيا او قيميا.

ونحن نميل إلى الأخذ بالاتجاه الثانى لأن نص الاتفاقية يسمح بتحديد الاختصاص المحلى للمحاكم بمجرد تطبيقه، بالاضافة الى ضرورة تفسير نصوص الاتفاقية على نحو يؤدى الى اكبر قدر من توحيد أحكامها فلا يجب ان يترك مجال لإعمال أحكام القوانين الداخلية على اختلافها وتباينها كلما امكن ذلك.

- لكن يلاحظ بالنسبة لمحكمة موطن الناقل او المركز الرئيسى لنشاطه ان الدول تختلف فيما بينها فى تحديد مفهوم الموطن: فموطن الشخص الطبيعى فى مصر هو المكان الذى يقيم فيه عادة بينما تكتفى القوانين الانجلوأمريكية بنية الشخص الطبيعى فى العودة للاقامة فى مكان معين لكى يعد موطنا له[٢]. اما بالنسبة الى الشخص المعنوى فالاتفاقية تأخذ بمعيار المركز الرئيسى للنشاط وهو

---

(١) حول هذا الخلاف، انظر رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٦٣.

(٢) رفعت فخرى المرجع السابق، ص ٢٦٣.

يختلف عن المركز الرئيسى للادارة وهو ضابط موطن الشخصى فى القانون المصرى[1]، كما يختلف عن ضابط موطن الشخص المعنوى فى القوانين الانجلوأمريكية الذى يتحدد بمكان الإنشاء.

وتجيز الاتفاقية للمدعى ان يرفع دعواه امام المحكمة التى تقع فى دائرتها منشأة للناقل تولت ابرام عقد النقل الجوى. وفى ذلك تيسير على المدعين نظرا لاقامتهم فى اغلب الاحوال فى المكان الذى توجد به تلك المنشأة(٢).

ويمكن للمدعى اخيرا رفع الدعوى امام محكمة جهة وصول الطائرة، وهذه الجهة قد تختلف، فى نقل البضائع، عن جهة تسليم البضاعة الى المرسل اليه. وفى هذه الحالة لا يؤخذ الا بمعيار جهة الوصول(٣). ويلاحظ انه بالنسبة لرحلات الذهاب والاياب تكون نقطة القيام هى ذاتها نقطة الوصول، وبالتالى يتحدد اختصاص المحكمة بمكان اقلاع الطائرة(٤).

وتجدر الاشارة الى ان بروتوكول جواتيمالا لعام ١٩٧١ اضاف الى المحاكم الثلاثة المنصوص عليها فى المادة ١/٢٨ من اتفاقية وارسو محكمة مختصة رابعة يجوز للمدعى رفع دعواه امامها هى المحكمة التى تقع فى دائراتها منشأة مملوكة للناقل الجوى اذا كان للمسافر موطن او محل اقامة دائم فى اقليم نفس الدولة(٥). وهذا الاختصاص مقصور على نقل الركاب والامتعة دون البضائع ولا يشترط لتقريره ان تكون المنشأة قد تولت ابرام عقد النقل الجوى.

وإذا تم رفع دعوى المسئولية على الناقل الفعلى اجازت اتفاقية جوادالاغار لعام ١٩٦١ للمدعى ان يرفع دعواه اما امام احدى الحاكم المنصوص عليها فى

---

(١) ويلاحظ انه فى مصر اذا اختلف مركز الادارة الرئيسى عن مركز نشاط الشخصى المعنوى الأجنبى اعتبر مركز النشاط الواقع فى مصر موطنا له: المادة ٥٣ فقرة رابعة من القانون المدنى.

(٢) ويشترط فى هذه الحالة ان تكون المنشأة قد ابرمت عقد النقل الجوى مع متلقى خدمة النقل.

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧٤.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٦٨.

(٥) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧٥.

المادة ١/٢٨ من اتفاقية وارسو واما امام المحكمة التى يقع فى دائرتها موطن الناقل الفعلى او المركز الرئيسى لمؤسسته[١].

ويتحدد اختصاص المحاكم على هذا النحو بالنسبة الى دعوى المسئولية المرفوعة على الناقل الجوى بحوادث الركاب وتلف البضاعة او هلاكها او التأخير. ولا تسرى أحكام المادة ١/٢٨ من اتفاقية وارسو على اية دعوى اخرى كدعوى المرسل على الناقل بسبب ادراج بيانات خاطئة فى خطاب النقل الجوى[٢].

وتتعلق أحكام الاختصاص الواردة باتفاقية وارسو بالنظام العام النسبى اذ تقضى المادة ٣٢ منها ببطلان كل شرط فى عقد النقل الجوى وكل اتفاق سابق على وقوع الضرر يعدل به الطرفان قواعد الاختصاص، اما اذا كان الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص لاحقا على وقوع الضرر فيكون الاتفاق صحيحا[٣]. وانما يلاحظ أن المادة ٣٢ تجيز للاطراف اللجوء الى التحكيم ولكن بشرط ان يجرى هذا التحكيم فى جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها فى المادة ١/١٨ من الاتفاقية.

وتترتب على تحديد المحكمة المختصة فى ضوء المادة ١/٢٨ نتائج عديدة: فاجراءات التقاضى تتحدد وفقا لقانون المحكمة المعروض امامها النزاع[٤]، كذلك تتحدد الأحكام الخاصة بتأثير خطأ المضرور على مسئولية الناقل الجوى فى ضوء ذلك القانون[٥]، وتحتسب مدة تقادم دعوى المسئولية فى ضوء أحكام هذا القانون ايضا[٦]، واخيرا فى حالة ضم المدعى اى من الناقل المتعاقد او

---

(١) المادة الثامنة من الاتفاقية.
(٢) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٧٦.
(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٣٦٢.
(٤) المادة ٢٨ فقرة ثانية من اتفاقية وارسو.
(٥) المادة ٢١ من اتفاقية وارسو.
(٦) المادة ٢٩ فقرة ثانية من اتفاقية وارسو.

الناقل الفعلى الى الدعوى المرفوعة على الآخر يحدد قانون دولة المحكمة المعروض امامها النزاع أثر هذا الضم واجراءاته[1] .

ويلاحظ اخيرا ان ترك الخيار للمدعى فى رفع دعواه امام احدى محاكم عدة قد يؤدى به الى رفعها امامها جميعا دون امكانية طلب ضم الدعاوى للارتباط ودون امكانية فض التنازع الايجابى فى الاختصاص لتعلق اختصاص المحاكم بسيادة الدول التى تنتمى اليها. وفى حالة رفع الدعوى من قبل ورثة المضرور قد يتم رفع الدعوى امام المحاكم جميعا ايضا[2] . وفى ذلك اجحاف بالناقل الجوى كان يتعين على اتفاقية وارسو تداركه.

المطلب الثاني

اطراف دعوي مسئولية الناقل الجوي

كسائر الدعاوى التي ترفع امام القضاء يتحدد لها طرفان : المدعى من جهة والمدعى عليه من جهة اخرى.

اولا : المدعي:

المدعى فى دعوى المسئولية التى ترفع على الناقل الجوى هو المضرور. وفى نقل المسافرين يكون المضرور هو المسافر فى المقام الاول والذى يثير مسئولية الناقل الجوى التعاقدية.

ويثور التساؤل عن مدى جواز رفع دعوى المسئولية من قبل ورثة المسافر فى حالة وفاته. فاتفاقية وارسو لم تنظم هذا الرجوع. ومن المقرر ان للورثة اثارة مسئولية الناقل الجوى اما على أساس المسئولية التعاقدية اذا كانوا يطالبون بحق مورثهم فى التعويض واما على اساس المسئولية التقصيرية اذا كانوا يطالبون بالتعويض عن الاضرار التى لحقتهم شخصيا[2] .

---

(١) المادة السابعة من اتفاقية جوادالاغارا لعام ١٩٦١.

(٢) LITVINE ، المرجع السابق، ص ٢٢٠.

(٢) محمد فريد العرينى ، المرجع السابق، ص ١٧٧ وابو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٤٠٦ و LITVINE، المرجع السابق، ص ٢١٦.

ولقد ثار الخلاف حول القانون الواجب التطبيق لتحديد الورثة الذين يحق لهم بالتالى رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى. والراجح ان يتحدد الورثة على ضوء القانون الشخصى للمضرور اى المسافر مع التحفظ بعدم مخالفة أحكام القانون للنظام العام فى قانون المحكمة المعروض امامها النزاع[١].

وايا كانت صفة المدعى او الاساس الذى يستند اليه فى رفع دعواه فان المادة ٢٤ من اتفاقية وارسو تقضى بعدم جواز رفع دعوى المسئولية فى اية صورة كانت فى الاحوال المنصوص عليها فى المواد ١٧ و ١٨ و ١٩ الا بالشروط وفى الحدود المقررة فى تلك الاتفاقية[٢].

اما فى نقل البضائع فانه من المقرر انه يجوز لكل من المرسل والمرسل اليه رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى. ويجب ان يكونا مذكورين فى خطاب النقل الجوى[٣]. اما الاشخاص الآخرون الذين قد تتعلق مصالحهم بالبضاعة المنقولة فلا يحق لهم رفع دعوى المسئولية التعاقدية على الناقل الجوى وان كان يحق لهم رفع دعوى المسئولية التقصيرية[٤]. الا ان بعض المحاكم تجيز لمن حل محل المرسل او المرسل اليه فى حقوقه ان يرفع دعوى المسئولية التعاقدية على الناقل الجوى[٥].

ثانيا: المدعي عليه:

المدعى عليه فى دعوى المسئولية هو الناقل الجوى. وقد تثار مسئولية تابعيه وتتطلب بعض الحالات الخاصة بعض التوضيحات.

---

(١) LITVINE، المرجع السابق، ص ٢١٧.

(٢) وهى حالات حوادث الركاب وهلاك وضياع وتلف البضائع او الأمتعة والتأخير.

(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٣٦.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

(٥) انظر حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر بتاريخ ٢١ مايو ١٩٨٥، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٨٦، ص ١٨.

(أ) حالة وفاة الناقل:

واجهت المادة ٢٧ من اتفاقية وارسو حالة وفاة الناقل الجوى. وهى تفترض بطبيعة الحال ان الناقل الجوى شخص طبيعي. وقد كان هذا الأمر شائعا وقت توقيع الاتفاقية فى عام ١٩٢٩، واذا كانت منشآت الطيران تأخذ فى الوقت الراهن شكل الشركات الا ان المنشآت الفردية للطيران التجارى يمكن تصورها مما يجعل لنص المادة ٢٧ اهمية مؤكدة.

وتقضى هذه المادة بأنه فى حالة وفاة المدين تقام دعوى المسئولية في الحدود المقررة فى هذه الاتفاقية على من يخلفونه. وكان حرص الاتفاقية على تأكيد حق المضرور فى الحصول على التعويض المقرر له فى هذه الاتفاقية اذا توفى الناقل الجوى ما تراءى لها ان بعض القوانين تقضى بسقوط دعوى المسئولية بمجرد وفاة المسئول[١].

واذا رفعت الدعوى على خلف الناقل الجوى يستفيد هؤلاء من أحكام المسئولية المحدودة الواردة فى اتفاقية وارسو.

(ب) حالة الناقلين المتتابعين:

تضمنت اتفاقية وارسو أحكاما خاصة بمسئولية الناقلين المتتابعين، فى حالة نقل الركاب من جانب ونقل البضائع والأمتعة من جانب آخر.

١- في نقل الركاب:

تنص الفقرة الثانية من المادة ٣٠ من الاتفاقية على انه لا يجوز للمسافر او خلفه الرجوع سوى على الناقل الذى وقع الحادث او حدث التأخير فى مرحلة النقل الجوى التى تولاها. ويقع اثبات ان الحادث او التأخير ترتب فى هذه المرحلة على المدعى. لذلك اجازت الاتفاقية الرجوع على الناقل الاول بشرط ان يكون هناك اتفاق صريح على تحمل الناقل المسئولية عن الناقل الجوى بكل مراحله[٢].

---

(١) مثل قوانين بعض الولايات الامريكية. انظر فى ذلك محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٧٩.

(٢) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤٢.

٢- في نقل البضائع والأمتعة :

تقضى الفقرة الثالثة من المادة ٣٠ من اتفاقية وارسو على انه يحق للمرسل الرجوع على الناقل الاول كما يجوز للمرسل اليه الرجوع على الناقل الاخير، وذلك بصرف النظر عن المرحلة التى تحقق فيها الضرر(١) . وقد روعى فى ذلك ان المرسل يكون قريبا عادة من الناقل الاول بينما يكون المرسل اليه فى الغالب قريبا من الناقل الاخير وفى ذلك تيسير عليهما عند التقاضى(٢) .

ويكون للمدعى فضلا عن ذلك اختصام الناقل الذى تحققت الحادثة او التأخير فى المرحلة التى تولاها، وفى هذه الحالة يقوم التضامن بين مختلف الناقلين المختصمين قبل المرسل او المرسل اليه . وفى ذلك حماية لهما ضد خطر اعسار او افلاس الناقلين(٣) .

اما رجوع الناقلين المتتابعين بعضهم على بعض فلا يخضع لأحكام اتفاقية وارسو وانما لأحكام القانون الذى تشير اليه قواعد الاسناد فى قانون المحكمة المعروض امامها النزاع(٤) .

(جـ) حالة النقل المركب:

اذا كانت عملية النقل تتضمن عدة مراحل يتم النقل فى إحداهما او بعضها جوا بينما يتم فى بعضها الآخر عن طريق البر او النهر او البحر فلا تسرى أحكام اتفاقية واسو الا على مرحلة النقل الجوى دون سواها(٥) . ويتعين على المدعى اثبات ان الضرر تحقق فى هذه المرحلة الجوية(٦) . على ان الاتفاقية اقامت قرينة على ان الضرر الذى اصاب الأمتعة او البضائع قد وقع اثناء فترة الرحلة

---

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤٢ .

(٢) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٨٠ .

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٨١ .

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤١ .

(٥) المادة ٣١ فقرة أولى من الاتفاقية.

(٦) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤٤ .

الجوية اذا كان النقل البرى او البحرى او النهرى تم تنفيذا لعقد النقل الجوى بقصد شحن البضاعة او الأمتعة على متن الطائرة او تسليمها او نقلها من طائرة الى أخرى[1].

ولقد اجازت الاتفاقية للاطراف الاتفاق على اخضاع كافة مراحل النقل المركب لأحكام اتفاقية وارسو[2]. وفى هذه الحالة تنطبق أحكام الاتفاقية بوصفها شروطا اتفاقية وليس بوصفها قواعد قانونية ملزمة[3].

(د) حالة مساهمة الناقل الفعلي في انجاز النقل:

تنص المادة السابعة من اتفاقية جوادالاغارا لعام ١٩٦١على انه يجوز للمضرور رفع دعوى المسئولية اما على الناقل المتعاقد عن كل عملية النقل واما على الناقل الفعلى فى حدود المرحلة التى ساهم فيها فى انجاز النقل. ويكون المدعى بالخيار بين رفع الدعوى عليهما معا منفصلين او متضامنين، واذا رفعت الدعوى على احدهما جاز للمدعى طلب ضم الآخر، ويحدد قانون المحكمة المعروض امامها النزاع آثار الضم واجراءاته.

(هـ) الرجوع علي تابعي الناقل الجوي:

لم تكن اتفاقية وارسو الاصلية تتناول بالتنظيم رجوع المضرور على تابعى الناقل الجوى. وبالتالى لم يكن هذا الرجوع خاضعا للاتفاقية مما كان يفوت على هؤلاء التابعين التمتع بأحكام المسئولية المحدودة الواردة بها.

لذلك استحدث بروتوكول لاهاى مادة جديدة صارت المادة ٢٥ (أ) من اتفاقية وارسو ونصها كالآتى:

١- اذا رفعت الدعوى على تابع للناقل بناء على ضرر مما هو مذكور فى هذه الاتفاقية، جاز لهذا التابع، متى اثبت انه تصرف فى تأدية وظيفته، ان يستفيد من حدود المسئولية التى يستطيع الناقل التمسك بها طبقا للمادة ٢٢.

---

(١) المادة ١٨ فقرة ثالثة من اتفاقية وارسو.

(٢) المادة ٣١ فقرة ثانية من الاتفاقية.

(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٤٥.

٢- ولا يجوز ان يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلى للتعويض الذى يمكن الحصول عليه فى هذه الحالة من الناقل وتابعيه.

٣- ولا تنطبق نصوص الفقرتين الاولى والثانية من هذه المادة اذا ثبت ان الضرر يرجع الى فعل او امتناع من جانب التابع، قد تم اما بنية احداث ضرر، واما عن رعونة ووعى باحتمال نشوب ضرر.

وعلى ذلك اذا رجع المضرور على احد تابعى الناقل الجوى بالمسئولية يكون للمسئول التمسك بالحدود القصوى المنصوص عليها فى اتفاقية وارسو. وحالات المسئولية التى تجيز التمتع بالحدود القصوى للتعويض هى ذات حالات مسئولية الناقل الجوى التى تواجهها الاتفاقية[١]. وانما يشترط لإعمال هذا الحكم ان تكون المسئولية ناشئة عن خطأ ارتكبه التابع اثناء تأدية وظيفته.

واذا رفعت الدعوى على كل من الناقل الجوى وتابعه فلا يجوز ان يزيد مجموع ما يحصل عليه المضرور منهما على الحد الاقصى الذى تقرره الاتفاقية حتى لا يكون الرجوع عليهما وسيلة للتحايل على أحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد المسئولية.

واسوة بما قرره بروتوكول لاهاى بالنسبة الى الناقل الجوى لا يجوز للتابع التمسك بأحكام تحديد المسئولية متى اثبت المدعى ان الضرر نجم عن فعل او امتناع من جانب التابع اما بنية احداث الضرر اما عن رعونة ووعى باحتمال نشوب الضرر.

ويكون رجوع المضرور على تابعى الناقل الجوى على اساس المسئولية التقصيرية لانه لا يرتبط بهم بعقد من العقود. ولذلك اذا جاز لهم التمسك بحدود المسئولية، وهو حق تقرر لهم بنص خاص هو نص المادة ٢٥(أ) فقرة

---

(١) ويلاحظ انه اذا كان للمضرور الرجوع على التابع استنادا الى ارتكابه لخطأ ملاحى فلا يجوز للناقل الجوى التمسك به بعد تعديل بروتوكول لاهاى لاتفاقية وارسو :LITVINE ، المرجع السابق، ص ٢٣٣.

اولى، فلا مجال لتطبيق الأحكام الاخرى المتعلقة بمسئولية الناقل الجوى كافتراض الخطأ وأحكام الاختصاص القضائى[1].

ويراعى أن المادة الخامسة من اتفاقية جوادالاخارا لعام ١٩٦١ تضمنت حكما مماثلا لحكم المادة ٢٥(أ) بالنسبة لرجوع المضرور على تابعى الناقل الفعلى[2].

المبحث الثاني

انقضاء دعوي مسئولية الناقل الجوي

طبقا للأحكام الخاصة الواردة باتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩، يمكن للناقل الجوى فى بعض الاحوال الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية المرفوعة عليه. ومن جهة اخرى نصت الاتفاقية على مرور مدة محددة تسقط على إثرها دعوى مسئولية الناقل الجوى.

المطلب الاول

الدفع بعدم قبول دعوي مسئولية الناقل الجوي

نعرض من جهة لنطاق الدفع، ثم نعرض من جهة اخرى لأحكام هذا الدفع.

أولا: نطاق الدفع:

فرضت المادة ٢٦ فقرة ثانية من اتفاقية وارسو التزاما محددا على عاتق المرسل اليه، وترتب على الاخلال به جزاء الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية

---

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٥٩.

(٢) ويأتى نص المادة المذكورة كالآتى : « فيما يتعلق بالنقل الذى يقوم به الناقل الفعلى، يجوز لاى تابع لهذا الناقل او للناقل المتعاقد اذا ما قدم الدليل على انه باشر عمله فى حدود وظيفته، ان يتمسك بالحدود المقررة وفقا لهذه الاتفاقية، لالتزامات الناقل الذى يتبعه، ما لم يثبت انه قد تصرف بطريقة لا يستطيع معها - وفقا لاتفاقية وارسو - ان يتمسك بالحدود المذكورة». وتثير عبارة «باشر عمله فى حدود وظيفته» التساؤل عما اذا كانت مسئولية التابع غير محدودة لمجرد تجاوزه حدود الوظيفة المنوط بها او اذا كان المقصود ان له التمسك باحكام المسئولية المحدودة ما دام قام بالفعل أو الامتناع اثناء تأدية وظيفته او بمناسبتها.

المرفوعة على الناقل الجوى. وهذا الحكم خاص بتلف الأمتعة او البضائع وبحالة التأخير فى نقل الأمتعة او البضائع.

وبالتالى لا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى فى مجال نقل الركاب[1]، وكذلك لا مجال له فى حالة هلاك البضاعة او الأمتعة هلاكا كليا. ولكن الخلاف ثار حول الهلاك الجزئى فاعتبره البعض من قبيل التلف وبالتالى يخضع لأحكام الدفع بعدم قبول دعوى المسئولية فى حين اعتبره البعض الآخر من مصادر الضرر التى تختلف عن التلف وبالتالى لا مجال لتطبيق أحكام الدفع بعدم انقبول[2]. ونميل الى الاخذ بالرأى الثانى لأن أحكام الدفع بعدم القبول أحكام استثنائية وبالتالى لا يجوز التوسع فى تفسيرها. وما دام نص المادة ٢٦ فقرة ثانية يتحدث عن التلف فلا مجال لمد نطاق تطبيقه الى الهلاك الجزئى.

ثانيا: أحكام الدفع:

تقضى المادة ٢٦ فقرة ثانية بأنه على المرسل ان يرسل احتجاجا الى الناقل الجوى بمجرد اكتشافه التلف الذى اصاب البضاعة او الأمتعة. وهذا الاحتجاج يأخذ شكل التحفظ فى سند النقل – اما ايصال الامتعة او خطاب النقل الجوى – او فى صورة محرر آخر يتم ارساله الى الناقل الجوى[3]. ويتضح من ذلك ان الاحتجاج يجب ان يكون مكتوبا[4].

ويجب ارسال الاحتجاج الى الناقل الجوى فور اكتشاف التلف فى ميعاد اقصاه ثلاثة ايام بالنسبة الى الأمتعة او سبعة ايام بالنسبة الى البضائع. ويحسب الميعاد من تاريخ استلام البضاعة او الأمتعة. اما فى حالة التأخير فى نقل الأمتعة او البضاعة يتعين على المرسل اليه ارسال الاحتجاج الى الناقل الجوى فى ميعاد اقصاه اربعة عشر يوما يحسب من اليوم الذى وضعت فيه البضاعة او

---

(١) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٨٥.

(٢) حول هذا الخلاف انظر رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٧٠.

(٣) المادة ٢٦ فقرة ثالثة من اتفاقية وارسو.

(٤) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٧٣ – ٢٧٤.

الامتعة تحت تصرف المرسل اليه. وقد عدل بروتوكول لاهاى هذه المواعيد وجعلها سبعة ايام فى حالة تلف الأمتعة واربعة عشر يوما فى حالة تلف البضاعة وواحد وعشرين يوما فى حالة التأخير(١).

وتنص المادة الرابعة من اتفاقية جواد الاغارا على جواز ارسال الاحتجاج الى الناقل الفعلى، ويكون له نفس الآثار التى ينتجها فى مواجهة الناقل المتعاقد.

ونتفق مع الرأى الذى يذهب الى ان الأحكام الخاصة بمواعيد ارسال الاحتجاج تكون مقصورة على حالة التلف غير الظاهر الذى لا يكشفه المرسل اليه عند استلامه البضاعة. اما اذا كان التلف ظاهرا فيتعين على المرسل اليه الاحتجاج على ذلك عند استلام البضاعة والا وجدت القرينة المنصوص عليها فى المادة ٢٦ فقرة اولى مجالها للتطبيق، اذ يعد استلام البضاعة او الامتعة دون اعتراض من جانب المرسل اليه قرينة على ان البضائع او الامتعة قد تم تسليمها فى حالة جيدة ووفقا لسند النقل. والقرينة بسيطة، فيجوز للمرسل اليه اقامة الدليل على عكسها باثبات ان الضرر قد وقع قبل تسليم الناقل الجوى للبضاعة، وهو اثبات عسير على المرسل اليه(٢). وتكون العبرة بارسال الاحتجاج لا بوصوله الى الناقل الجوى عند تقدير ما اذا تم اتخاذ الاجراء فى الميعاد القانونى(٣). وتنص المادة ٣٥ من اتفاقية وارسو على انه حيث ينص فى هذه الاتفاقية على ايام فانه يقصد بها الايام العادية وليس ايام العمل.

ويترتب على عدم ارسال المرسل اليه الاحتجاج فى المواعيد المقررة فى الاتفاقية امكانية تمسك الناقل الجوى بالدفع بعدم قبول دعوى المسئولية المرفوعة عليه. الا انه يراعى انه لا يجوز له التمسك بهذا الدفع فى حالة الغش(٣).

---

(١) المادة ١٥ من بروتوكول لاهاى. ويلاحظ ان كل شرط يهدف الى تقصير مدد ارسال الاحتجاج يكون باطلا لأنه يؤدى الى اضعاف حقوق المضرور على خلاف احكام الاتفاقية. اما الشرط الذى يكون من شأنه اطالة هذه المواعيد فيكون صحيحا : رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٧٦.

(٢) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٨٦.

(٣) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٧٥.

(٤) المادة ٢٦ فقرة رابعة من اتفاقية وارسو.

المطلب الثاني

تقادم دعوي مسئولية الناقل الجوي

يختلف حكم قانون التجارة لعام ١٩٩٩ عن حكم اتفاقية ورسو لعام ١٩٢٩ بشأن انقضاء دعوى مسئولية النقل الجوى، فبينما تنقضى هذه الدعوى بالتقادم فى قانون التجارة، تنقضى الدعوى طبقاً لإتفاقية وارسو بالسقوط.

أولاً: تقادم دعوي مسئولية الناقل الجوي في قانون التجارة:

من القواسم المشتركة بين النظم القانونية المقارنة ميلها جميع الى ارساء مدد تقادم أو سقوط قصيرة لدعاوى مسئولية الناقل بوجه عام. فلا يقتصر الأمر على نوع من النقل دون الآخر، وان تفاوتت مدد التقادم أو السقوط القصيرة بين نوع وآخر من النقل. ومرد ذلك أن ثبوت مسئولية الناقل تقتضى اقامة الدليل على عناصر هذه المسئولية، وهى جميعا بمثابة وقائع، يخشى مع مرور زمن طويل نسبيا ضياع عناصر اثباتها، فضلا عما يترتب على ذلك من عدم استقرار المراكز القانونية الناشئة عن عقد النقل فترة طويلة من الزمن(١).

ولئن كانت مدد التقادم القصير تتعلق بصفة خاصة بدعاوى مسئولية الناقل، الا أنه ليس هناك ما يمنع من مد المشرع للتقادم القصير الى سائر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل، وهو ما اخذ به المشرع التجارى المصرى، ليس فقط بشأن النقل الجوى، وانما ايضا بشأن انواع النقل الاخرى(٢).

---

(١) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ١٩٩٩، بند ٤٩٣. ويراعى ان الحكم الخاص بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقود النقل يمثل خروجا على حكم المادة ٦٨ من التقنين التجارى التى تقضى بتقادم الدعاوى الناشئة عن التزامات التجار قبل بعضهم البعض والمتعلقة بمعاملاتهم التجارية بمضى سبع سنوات من تاريخ حلول ميعاد الوفاء بالالتزام، الا اذا نص القانون على خلاف ذلك.

اما الأحكام الصادرة فى المنازعات الناشئة عن عقود النقل فتخضع لحكم المادة ٦٨ سالفة الذكر، وهو سقوط الأحكام النهائية الصادرة فى الدعاوى التجارية بمضى عشر سنوات.

(٢) المادة ٢٥٤ من التقنين التجارى بشأن نقل الاشياء، المادة ٢٧٢ من التقنين التجارى بشأن نقل الاشخاص، المادة ٢٨٣ من التقنين التجارى بشأن الوكالة بالعمولة للنقل والتى تحيل الى=

وفى تنظيمه للتقادم القصير فى مجال النقل الجوى، يشترط المشرع توفر بعض الشروط للتمسك به، ثم إنه يميز بين الحالات المختلفة للدعاوى الناشئة عن العقد من حيث مدد التقادم وبدء سريانها.

لذلك نبدأ باستعراض شروط التقادم القصير، ثم نعرض لحالاته المختلفة.

(أ) شروط التقادم القصير:

يمكن القول فى ضوء أحكام التقنين التجارى بوجوب توافر شرطين للعمل بأحكام التقادم القصير: أن تكون الدعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى من جهة، ومن جهة اخرى أن يكون الطرف الذى يتمسك بالتقادم القصير حسن النية.

(١) نشوء الدعوى عن عقد النقل الجوى:

بعد أن تعرض المشرع التجارى لحكم تقادم الدعاوى المتعلقة ببعض حالات مسئولية الناقل الجوى، نص على تقادم كل دعوى أخرى ناشئة عن عقد النقل الجوى بمضى سنة. بيد انه بصدد الحالات الخاصة بمسئولية الناقل الجوى يؤكد المشرع على نشوء الدعوى عن عقد النقل الجوى[١].

ويتضح من ذلك أن المشرع التجارى يشترط للعمل بأحكام التقادم القصير أن تكون الدعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى، سواء تعلق الامر بدعوى مسئولية الناقل الجوى أو بأى دعوى أخرى تنشأ عن العقد.

والمقصود بالدعوى الناشئة عن عقد النقل الجوى تعلق موضوع النزاع بالإخلال بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد، سواء اكانت التزامات على عاتق الناقل الجوى أو على عاتق متلقى خدمة النقل[٢].

= المادتين ٢٥٤ و ٢٧٢ من التقنين. وكذلك المادة ٢٤٤ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن النقل البحرى للبضائع، والمادة ٢٦٣ من ذات القانون بشأن النقل البحرى للاشخاص.

(١) المادة ٢٩٦ بفقراتها الثلاثة الاولى من التقنين التجارى.

(٢) ويترتب على ذلك استبعاد الدعاوى المتعلقة بالمنازعة فى صحة عقد النقل من سريان أحكام التقادم القصير. والمثال على ذلك دعوى بطلان عقد النقل لعدم مشروعية المحل، أو دعوى إبطال العقد لنقص الاهلية أو لعيب فى الإرادة =

ويترتب على ذلك أن التمسك بالتقادم القصير يكون قصرا على أطراف عقد النقل الجوى: الناقل والمسافر والمرسل بصفة اساسية، والمرسل اليه فيما يثبت له من حقوق والتزامات تكون ناشئة عن عقد النقل.

لذلك اذا تعلق موضوع النزاع بمسئولية الناقل الجوى، وجب للتمسك بالتقادم القصير أن يكون اساس الدعوى هو المسئولية العقدية. وهو ما يؤدى الى استبعاد حالات المسئولية المبنية على اساس المسئولية التقصيرية، كرجوع الورثة أو الأشخاص الذين يعولهم المسافر عما لحق بهم شخصيا من جراء وفاة المسافر، أو رجوع المضرور على الناقل الفعلى، أو رجوع المضرور على أى من تابعى أو وكلاء الناقل الجوى، سواء اكان ناقلا متعاقدا أو ناقلا فعليا.

ومن جهة أخرى اذا كان الشرط للتمسك بالتقادم القصير هو نشأة الدعوى عن عقد النقل الجوى، فلا تخضع علاقة متلقى خدمة النقل بالوكيل بالعمولة للنقل لأحكام التقادم القصير. وهو ما أكده المشرع التجارى بنصه على تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل للأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن نقل الأشياء أو تلك الناشئة عن نقل الأشخاص بحسب الأحوال (١) . لكن الدعاوى الناشئة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل الجوى لا تخضع لأحكام تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى(٢) .ولا يستثنى من ذلك سوى حالة تولى الوكيل بالعمولة النقل بوسائله الخاص، اذ فى هذه الحالة يعد ناقلا، فتسرى عليه أحكام عقد النقل بما فيها الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عنه.

- فالتقادم القصير لا يسرى الا على الدعاوى الناشئة عن عقد النقل بالتطبيق للاحكام الخاصة به الواردة بالتقنين التجارى. اما الدعاوى المتعلقة بتطبيق القواعد العامة فتسرى فى شأن تقادمها احكام القواعد العامة.

(١) المادة ٢٨٣ من التقنين التجارى التى تحيل الى المادة ٢٥٤ بشأن نقل الأشياء، والى المادة ٢٧٢ بشأن نقل الأشخاص.

(٢) والمقصود بذلك رجوع الموكل على الوكيل بالعمولة للنقل بالمسئولية عن الأضرار الناشئة عن تنفيذ عقد النقل. أما رجوع الوكيل على الناقل الجوى فتسرى عليه الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى.

وأخيرا يلاحظ أن الناقلين المتعاقبين إن وجدوا انما يأخذون حكم الناقل المتعاقد، وبالتالى يجوز فى علاقتهم بمتلقى خدمة النقل، التمسك بأحكام التقادم القصير[1].

(٢) حسن نية من يتمسك بالتقادم القصير:

ينص المشرع التجارى على أنه لا يجوز أن يتمسك بالتقادم المنصوص عليه فى التقنين التجارى من صدر منه أو من تابعيه أو من وكلائه غش أو خطأ جسيم[2].

ويلاحظ على النص المتقدم أنه مع سريان أحكام التقادم القصير على سائر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى، لم يميز المشرع بين سوء نية الناقل وسوء نية متلقى خدمة النقل فيما يتعلق بالحرمان من التمسك بأحكام التقادم القصير.فمن صدر منه غش ألو خطأ جسيم أو من تابعيه أو من وكلائه، لا يجوز له التمسك بأحكام التقادم القصير.

وتتجلى أهمية هذا الشرط عند إثارة مسئولية الناقل الجوى، فمتى ثبت ارتكاب الناقل أو أحد تابعيه أو أحد وكلائه لغش أو خطأ جسيم، فإنه يحرم من جهة من التمسك بأحكام المسئولية المحدودة كما يحرم من جهة أخرى من التمسك بأحكام التقادم القصير.

---

(١) أما رجوع الناقل على الناقلين المتعاقبين، فقد نصت بشأنه المادة ٢٥٤ فقرة ٢ من التقنين التجارى على تقادم الدعوى بمضى تسعين يوما من تاريخ الوفاء بالتعويض أو من تاريخ مطالبته به رسميا. ونذكر بان الحكم المتقدم انما يتعلق بنقل الأشياء وحده.

(٢) وتجدر الإشارة إلى أن هذا الحكم يختلف فى مضمونه عن الحكم الذى كان واردا بالمادة ١٠٤ من التقنين التجارى القديم لعام ١٨٨٣ . فالمادة القديمة كانت تشترط للتمسك بالتقادم القصير انتفاء الغش أو الخيانة من جانب الناقل، فلم يكن الأمر يمتد إلى الخطأ الجسيم الصادر عن الناقل: محكمة النقض : الطعن رقم ٤٠٨ لسنة ٢٢ ق، جلسة ١٩٥٦/٥/٣١، مجموعة أحكام النقض، س٧، ص ٦٤٢.

أما فى حالة رجوع الناقل الجوى على متلقى خدمة النقل بالمسئولية، فتتجلى أهمية شرط حسن النية بوجه خاص فيما يتعلق بمسئولية مرسل البضائع عن الأضرار التى تنجم عن عدم صحة أو عدم كفاية البيانات التى يقدمها للناقل، أو فيما يتعلق بمسئوليته عن الأضرار التى تنشأ عن العيب فى تغليف البضائع أو فى تعبئتها أو فى حزمها. فمتى ثبت غش المرسل أو تابعيه أو وكلائه أو ثبت خطؤهم الجسيم، فإنه لا يجوز للمرسل التمسك بأحكام التقادم القصير.

ويترتب على عدم جواز التمسك بأحكام التقادم القصير خضوع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى للقواعد العامة، مع مراعاة الحكم الخاص بتقادم الدعاوى الناشئة عن التزامات التجار قبل بعضهم البعض والمتعلقة بمعاملاتهم التجارية بمضى سبع سنوات من تاريخ حلول ميعاد الوفاء بالالتزام(١) .

(ب) حالات التقادم القصير:

تجدر الإشارة فى بادئ الامر الى أن تدخل المشرع التجارى بتنظيم تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى انما يقتصر على تحديد مدد التقادم من جهة وعلى تحديد مبدأ سريان هذه المدد من جهة اخرى.

أما فيما عدا هذين الجانبين يخضع تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى للقواعد العامة فى التقادم. فهو دفع موضوعى لا يتعلق بالنظام العام، وبالتالى يجوز إبداء الدفع فى أية حال تكون عليها الدعوى، ولو لأول مرة امام محكمة الاستئناف، ولا يجوز ابداؤه لأول مرة امام محكمة النقض فضلا عن امتناع محكمة الموضوع عن الحكم به من تلقاء نفسها.

ومن جهة أخرى يخضع تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى للأسباب العامة لوقف وانقطاع التقادم.

ويميز المشرع التجارى بين أحكام ثلاثة للتقادم القصير: تقادم دعوى مسئولية الناقل الجوى عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع، وتقادم دعوى

---

(١) المادة ٦٨ من التقنين التجارى.

مسئولية الناقل عن وفاة المسافر أو اصابته بأضرار بدنية، وتقادم سائر الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل الجوى(١).

واتساقا مع منهجنا العام فى العرض للأحكام الخاصة بنقل الأشخاص أولا ثم العرض لتلك المتعلقة بنقل الأشياء، نبدأ بالعرض لحكم التقادم القصير لدعوى مسئولية الناقل عن وفاة المسافر أو اصابته بجروح، ثم نعرض لحكم تقادم دعوى المسئولية عن هلاك أو تلف الاشياء المنقولة، وأخيرا نعرض لحكم تقادم سائر الدعاوى الأخرى الناشئة عن عقد النقل الجوى.

(١) تقادم دعوي المسئولية عن الوفاة أو الأضرار البدنية :

تتقادم بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن وفاة المسافر أو اصابته بأضرار بدنية.

وتسرى هذه المدة فى حالة الوفاة من تاريخ وقوعها، وفى حالة الاصابة البدنية من تاريخ وقوع الحادث(٢).

ومدة السنتين المقررتين لتقادم دعوى مسئولية الناقل الجوى عن الوفاة أو الضرر البدنى هى اطول مدة تقادم فى اطار نظام التقادم القصير للدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى(٣). ويشير ذلك الى تقدير المشرع للأثر البالغ لوفاة المسافر أو اصابته بأضرار بدنية بالمقابلة لسائر الأضرار المادية التى قد تنجم عن الأخلال بتنفيذ عقد النقل الجوى. فنظرا لما تمثله حياة الإنسان وسلامة بدنه من قيمة، اتاح المشرع للمضرور فرصة زمنية أطول للرجوع على الناقل الجوى بالمسئولية.

ويميز المشرع التجارى بشأن بدء سريان مدة التقادم بين وفاة المسافر نتيجة الحادث وبين أصابته بأضرار بدنية لم تود بحياته. ففى الفرض الاول

---

(١) المادة ٢٩٦ الفقرات الثلاثة الاولى من التقنين التجارى.

(٢) المادة٢٩٦ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٣) اما مدد التقادم الاخرى فهى كما سنرى لاحقا سنة واحدة.

يبدأ سريان مدة التقادم من تاريخ وقوع الوفاة، بينما فى الفرض الثانى يبدأ سريان مدة التقادم من تاريخ وقوع الحادث.

وبناء على ما تقدم يمكن التمييز بين عدة فروض:

الاول : هو وقوع الوفاة مباشرة نتيجة الحادث، مع ثبوت واقعة الوفاة. وفى هذا الفرض يتحد تاريخ وقوع الوفاة مع تاريخ وقوع الحادث.

الثانى : هو وقوع الحادث وعدم ثبوت وفاة المسافر بمجرد وقوعه، ويكون ذلك غالبا نتيجة لفقده، فمتى عثر على المسافر ميتا نتيجة الحادث، يتحد ايضا تاريخ الوفاة وتاريخ وقوع الحادث. أما فى حالة أعتبار المسافر مفقودا بعدم العثور عليه أو على جثته، فانه يعتبر ميتا بعد مضى سنة من تاريخ فقده، ما دام ثابتا أنه كان فى الطائرة التى تعرضت للحادث(١). وتسرى مدة التقادم من تاريخ اعتباره ميتا لا من تاريخ وقوع الحادث.

الثالث: هو وقوع الحادث والعثور على المسافر حيا، ثم تلحق به الوفاة بعد ذلك نتيجة الحادث الجوى. وفى هذا الفرض تسرى مدة التقادم اعتبارا من تاريخ الوفاة.

أما فى حالة اصابة المسافر بجروح أو بأى ضرر بدنى آخر نتيجة الحادث، فتكون العبرة فى بدء سريان مدة تقادم دعوى مسئولية الناقل الجوى بتاريخ وقوع الحادث.

ويرجع ذلك إلى أنه فى كثير من الأحوال لا تستكمل الرحلة الجوية نتيجة الحادث، أو لا يكمل المسافر الرحلة نتيجة تقديم الإسعافات الطبية وضرورة نقله الى أقرب مركز للعلاج. وما دام الضرر قد تولد بمجرد وقوع الحادث، فاعتبارا من تاريخه يحق للمضرور الرجوع على الناقل الجوى بالمسئولية، وقد تحدد بالتالى تاريخ وقوع الحادث كمبدأ سريان مدة تقادم دعوى المسئولية .

---

(١) المادة ٢١ من القانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٢٩، المعدلة بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٩٢ (الجريدة الرسمية، العدد ٢٢(مكرر ب)، ١٩٩٢/٦/١).

(٢) تقادم دعوي المسئولية عن هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع:

طبقا لنص المشرع التجارى «تتقادم بمضى سنة كل دعوى ناشئة عن عقد النقل الجوى يكون موضوعها مطالبة الناقل بالتعويض عن هلاك الامتعة والبضائع أو تلفها، وتسرى هذه المدة فى حالة الهلاك الجزئى أو التلف من تاريخ تسليم الشئ موضوع النقل طبقا للفقرة الاولى من المادة ٢٥٤، وفى حالة الهلاك الكلى من تاريخ إنقضاء الميعاد المنصوص عليه فى الفقرة الثانية من المادة ٢٨٩ من هذا القانون»(١).

ويتضح من النص المتقدم ان مدة التقادم واحدة، وقدرها سنة، فى جميع حالات الهلاك الكلى، أو الهلاك الجزئى، أو التلف الذى قد يلحق الامتعة أو البضائع اثناء النقل الجوى. وهى مدة تقل عن مدة تقادم دعوى مسئولية الناقل الجوى عن الوفاة أو الأضرار البدنية التى تلحق بالمسافر، نظرا لوجوب ان يتسع نطاق الحماية القانونية لسلامة الانسان البدنية عن تعويضه عن الأضرار المالية التى قد تلحق به(٢).

ويميز المشرع التجارى فيما يتعلق بالواقعة التى يبدأ عندها سريان مدة التقادم، بين الهلاك الجزئى والتلف من جانب والهلاك الكلى من جانب آخر.

ففى حالتى الهلاك الجزئى والتلف تتحقق واقعة تسليم الامتعة أو البضائع وإن لحق بها عجز أو عوار. أما فى حالة الهلاك الكلى فلا يتحقق ادنى تسليم للامتعة أو البضائع، ومن هنا جاء الاختلاف بين الهلاك الجزئى والتلف من جهة وبين الهلاك الكلى من جهة اخرى بشأن بدء سريان مدة التقادم.

---

(١) المادة ٢٩٦ فقرة ١ من التقنين التجارى.

(٢) ويترتب على ذلك ان الدعاوى المتعلقة بطلب التعويض عن الأضرار المترتبة فى رحلة جوية واحدة لا تتقادم بمضى ذات المدة: فبينما تتقادم الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الأضرار البدنية بمضى سنتين، تتقادم الدعاوى المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المادية بمضى سنة، رغم ان هذه الأضرار جميعها قد تكون وليدة حادث واحد.

أولاً: الهلاك الجزئي أو التلف:

يحيل المشرع التجارى الى حكم خاص بنقل الاشياء، مؤداه بدء سريان مدة التقادم من تاريخ تسليم الشئ الى المرسل اليه أو الى الجمرك أو الى الامين الذى يعينه القاضى لاستيداع الشئ(١).

وفى ضوء هذا النص تكون العبرة فى بدء سريان مدة تقادم دعوى المسئولية إما تاريخ التسليم الفعلى للامتعة الى المسافر، أو تاريخ التسليم الفعلى للبضائع الى المرسل اليه، وإما تاريخ التسليم الحكمى لها بايداعها لدى الامين الذى يعينه القاضى لاستيداع الاشياء(٢).

اما التسليم الى الجمرك، فهو يخص البضائع التى يتم استيرادها من الخارج، ويلزم بشأنها اتخاذ اجراءات الافراج الجمركى عنها. وبالتالى لا يتعلق هذا الحكم بالنقل الجوى الداخلى، لان النقل لم يكن وسيلة جلب البضائع من الخارج. ومع ذلك نود الإشارة الى ان تسليم الشئ الى المرسل اليه أو وكيله أو الى الامين الذى يعينه القاضى لاستيداع الشئ تنقضى به فترة النقل التى يظل خلالها الناقل مسئولا عن هلاك الشئ أو تلفه، ما لم يثبت الغش أو الخطأ الجسيم من الناقل أو من تابعيه(٣). ويفهم من ذلك ان فترة النقل تمتد الى مرحلة وجود البضائع لدى الجمرك طالما لم يتم تسليمها الى المرسل اليه أو وكيله أو لم يتم ايداعها بناء على امر القاضى المختص(٤). بينما يقرر المشرع بدء سريان تقادم

---

(١) صدر الفقرة الاولى من المادة ٢٥٤ من التقنين التجارى، مع وجوى استبعاد تطبيق عحز هذه الفقرة فى مجال النقل الجوى.

(٢) راجع البند ٣٣٢ من هذا المؤلف.

(٣) المادة ٢٤١ من التقنين التجارى.

(٤) الا ان الامر يتوقف فى الواقع على نمط الاجراءات المتبعة لحركة البضائع فى مطار الوصول. ففى ضوء هذه الاجراءات وحدها يمكن تحديد ما اذا كان المرسل اليه قد تسلم البضائع بالفعل قبل اتخاذ الاجراءات الافراج الجمركى عنها فيصبح وحده المسئول عما يلحق بها من ضرر فى هذه المرحلة. اما اذا لم يكن المرسل إليه قد تسلم البضائع تسلما فعليا، تبقى تبعة الضرر على عاتق الناقل الجوى.

دعوى المسئولية عن الهلاك أو التلف من تاريخ التسليم الى الجمرك، وهو ما يفترض ان الحق فى المطالبة بالتعويض قد ينشأ فى هذا التاريخ رغم امتناع تسلم المرسل اليه للبضائع وبالتالى عدم امكانية الكشف عما يعترى البضائع من عجز أو عوار.

ثانياً: الهلاك الكلي:

فيما يتعلق ببدء سريان مدة تقادم دعوى مسئولية الناقل الجوى عن الهلاك الكلى للامتعة أو البضائع، يحيل المشرع التجارى الى الحكم الخاص باعتبار الامتعة أو البضائع فى حكم الهالكة(١) .

ويكون مؤدى ذلك بدء سريان مدة التقادم بعد انقضاء ثلاثين يوما من تاريخ انقضاذ الميعاد المعين للتسليم، وفى حالة عدم التعيين من تاريخ انقضاء الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى فى النقل اذا وجد فى نفس الظروف.

وعلى ذلك، وفى خلال الثلاثين يوما التالية للميعاد المتفق عليه للتسليم أو لميعاد التسليم المقرر بناء على معيار الناقل الجوى العادى فى الظروف المماثلة، لا يمكن القطع بين ما اذا كانت الامتعة أو البضائع قد هلكت هلاكا كليا وبين ما اذا كنا بصدد مجرد تأخير فى تسليمها. وبالتالى ليس هناك بعد مجال للمطالبة بالتعويض عن الهلاك الكلى، ولا تبدأ مدة التقادم فى السريان الا عند انقضاء الثلاثين يوما، حين تصبح الامتعة أو البضائع فى حكم الهالكة.

ويترتب على ذلك انه من الوجهة العملية قد يستوفى متلقى خدمة النقل تعويضا عن الهلاك الكلى للأمتعة أو البضائع، بالرغم من عدم ثبوت هلاكها بصفة قطعية. ويجب بالتالى مراعاة الحكم الخاص بنقل الاشياء التى يعثر عليها الناقل بعد ادائه التعويض عن هلاكها (٢) . فاذا دفع التعويض بسبب هلاك الشئ ثم وجد خلال سنة من تاريخ الوفاء، وجب على الناقل أن يخطر فورا من قبض التعويض، مع اعلامه بحالة الشئ ودعوته للحضور لمعاينته فى المكان الذى

---

(١) المادة ٢٨٩ فقرة ٢ من التقنين التجارى.

(٢) المادة ٢٥٠ من التقنين التجارى.

وجد فيه أو فى مكان القيام أو فى مكان الوصول حسب أختيار من قبض التعويض.

فاذا لم يرسل من قبض التعويض تعليماته خلال خمسة عشر يوما من تاريخ تسلمه الاخطار، أو ارسل التعليمات ولم يحضر للمعاينة فى الميعاد الذى حدده الناقل، أو حضر ورفض استرداد الشئ، جاز للناقل التصرف فيه.

أما اذا طلب من قبض التعويض استرادا الشئ، وجب عليه ان يرد التعويض الذى قبضه للناقل، بعد خصم المصاريف وما يقابل الضرر الذى حدث بسبب التأخير فى تسليم الشئ.

ويتضح مما تقدم انه كان على المشرع قطع التردد بين حالتى التأخير والهلاك الكلى عند امتناع تسليم الاشياء المنقولة فى الميعاد مع عدم ثبوت هلاكها الكلى بصفة قطعية. فبعد فترة من الزمن دون تسليم، تعد الاشياء فى حكم الهالكة وبالتالى يلتزم الناقل بالتعويض عن الهلاك الكلى. لكن اذا عادت الأشياء إلى الوجود مما ينفى هلاكها فى حقيقة الأمر، وجب التمييز بين مصلحة المرسل اليه فى استردادها وبين انقطاع مصلحته فى استردادها بعد قبض التعويض عن الهلاك. فأن هو اختار عدم الاسترداد، بقى التعويض عن الهلاك حقا خالصا، أما اذا أختار الاسترداد وجب عليه رد التعويض عن الهلاك، دون إخلال بمسئولية الناقل عن عدم التسليم فى الميعاد. لذلك يتحمل الناقل مصروفات الاسترداد كما يتحمل التعويض عن الضرر الناتج عن التأخير فى تسليم الاشياء .

(٢) تقادم الدعاوي الاخري الناشئة عن عقد النقل الجوي:

طبقا لنص المشرع التجارى،تتقادم بمضى سنة كل دعوى أخرى تنشأ عن عقد النقل الجوى. وتسرى هذه المدة من الميعاد المعين لوصول الطائرة، وفى حالة عدم التعيين تسرى من الميعاد الذى يستغرقه الناقل الجوى العادى اذا وجد فى نفس الظروف،(١).

---

(١) المادة ٢٩٦ فقرة ٣ من التقنين التجارى.

ويتعلق الحكم المتقدم بجميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى، باستثناء دعوى مسئولية الناقل عن الوفاة أو الأضرار البدنية من جانب ودعوى مسئولية الناقل عن هلاك أو تلف الامتعة أو البضائع.

وبالتالى يمتد حكم التقادم الى دعوى مسئولية الناقل عن التأخير، ودعوى مسئولية الناقل عن الأضرار التى تلحق بالامتعة الخفيفة، كذلك الدعاوى الناشئة عن اخلال متلقى خدمة النقل بالتزاماته المترتبة على عقد النقل الجوى، مثل الامتناع عن دفع اجرة النقل، أو دعوى مسئولية المرسل عن الأضرار التى تسببها بضائعه للناقل الجوى بخطأ من المرسل.

ومدة التقادم سنة واحدة، بالنظر الى الطابع المادى للاضرار التى تترتب على الاخلال بالالتزامات العقدية المشمولة بحكم التقادم الذى نحن بصدده.

وتسرى مدة التقادم اعتبارا من الميعاد المعين لوصول الطائرة، سواء اكان متفقا عليه أو تم تحديده بناء على معيار الناقل الجوى العادى فى الظروف المماثلة. وتكون العبرة بالميعاد المعين لوصول الطائرة، لابميعاد الوصول الفعلى للطائرة. وتبين أهمية ذلك على وجه الخصوص فى حالة اثارة مسئولية الناقل الجوى عن التأخير: فالبرغم من عدم امكانية الوقوف على قدر التأخير إلا من واقع الميعاد الفعلى للوصول، تسرى مدة التقادم من الميعاد المحدد للوصول، ذلك ان تجاوز هذا الميعاد يصبح الناقل الجوى مسئولا عن التأخير، فضلا عن ان رفع دعوى المسئولية عن التأخير يفترض ثبوت هذه الحالة من حالات مسئولية الناقل، أى إنتفاء الحادث الذى يفضى الى وفاة أو اصابة المسافر باضرار بدنية أو يفضى الى هلاك أو تلف البضائع. وبالتالى لا ضير من إحتساب مدة التقادم اعتبارا من التاريخ المحدد لوصول الطائرة(١).

---

(١) ونشير اخيرا الى ان الاعتداد بالميعاد المعين لوصول الطائرة ليس مرده صعوبة اثبات ميعاد الوصول الفعلى للطائرة، على اعتبار ان قواعد العمل بالمطارات تفرض تسجيل تاريخ وساعة وصول كل طائرة الى المطار. لكن الامر مرده التضييق من النطاق الزمنى لرفع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل الجوى، عملا على استقرار المراكز القانونية، فى كل ما لا يتعلق بالمسئولية عن الاضرار البدنية او بالمسئولية عن هلاك او تلف الامتعة والبضائع.

ثانيًا : سقوط دعوي مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو :

تنص المادة ٢٩ فقرة اولى من اتفاقية وارسو على انه «تقام دعوى المسئولية فى بحر سنتين اعتبارا من تاريخ الوصول او من اليوم الذى كان يتعين وصول الطائرة فيه او من تاريخ وقف النقل والا سقط الحق فى رفع الدعوى».

ويتضح من هذا النص انه يجب على المضرور رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى خلال سنتين اما من تاريخ وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة فى الميعاد او متأخرة[١]، او من اليوم الذى كان يتعين وصول الطائرة فيه ان لم تصل ابدا الى مطار الهبوط، او من تاريخ وقف النقل فى حالة امتناع الناقل الجوى عن المضى فى تنفيذ عقد النقل الجوى لأى سبب من الاسباب .

ولكن يراعى انه اذا وصلت الطائرة وتأخر الناقل الجوى عن تسليم الامتعة أو البضاعة فان الميعاد يسرى من تاريخ التسليم لا من تاريخ وصول الطائرة[٢] .

وحكم المادة ٢٩ فقرة اولى حكم عام ينطبق على كل حالات النقل سواء كان نقلا للركاب أو نقلاً للأمتعة او نقلا للبضائع[٣] .

وتخضع طريقة حساب المدة المذكورة لقانون المحكمة التى يعرض امامها النزاع[٤] . وطبقا للمادة ١٥ من قانون المرافعات المصرى تبدأ المدة من اليوم التالى لوصول الطائرة او اليوم الذى كان يتعين على الطائرة الوصول فيه او تاريخ وقف النقل.

ولقد ثار الخلاف حول الطبيعة القانونية للمدة التى يجب رفع دعوى المسئولية على الناقل الجوى خلالها: اهى مدة سقوط ام مدة تقادم؟ لقد اتجهت بعض المحاكم الى اعتبار المدة مدة تقادم وبالتالى تخضع لأحكام الوقف

---

(١) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٨٣ .

(٢) الإشارة السابقة.

(٣) محمد فريد العرينى، المرجع السابق، ص ١٨٩ .

(٤) المادة ٢٩ فقرة ثانية من اتفاقية وارسو.

والانقطاع فى قانون المحكمة المعروض امامها النزاع[1]. الا ان الرأى الراجح هو اعتبارها مدة سقوط لا يرد عليها وقف او انقطاع[2]، لان اتفاقية وارسو تستخدم اصطلاح السقوط déchéance وليس اصطلاح التقادم Prescription، بالاضافة الى أن الأخذ بفكرة السقوط يؤدى الى توحيد الحكم بالنسبة لكافة الدول نظرا لاختلاف قوانينها فى شأن تحديد اسباب الوقف والانقطاع[3]. ورائد اتفاقية وارسو كما ذكرنا مرارا هو توحيد المسائل المتعلقة بالنقل الجوى.

ونشير اخيرا الى ان السقوط يرد على دعوى المسئولية المرفوعة على الناقل الجوى سواء كان ناقلا متعاقدا ام ناقلا فعليا[4]، وبالتالى فانه لا يرد على دعوى المسافر على الناقل باسترداد ثمن تذكرة سفر لم يتم، أو دعوى رجوع الناقل على المرسل او المرسل اليه، او دعوى رجوع الناقلين المتتابعين على بعضهم البعض، أو دعوى رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوى، أو أخيراً دعوى رجوع الوكيل بالعمولة على متلقى خدمة النقل[5].

---

(1) انظر حكمى الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية: الاول بتاريخ ١٤ يناير ١٩٧٧، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٧، ص ٢٦٨ والثانى بتاريخ اول يوليو ١٩٧٧، المجلة الفرنسية للقانون الجوى، ١٩٧٨، ص ٩٣

(2) من انّصار هذا الاتجاه LITVINE ، المرجع السابق، ص ٢٢١، ومحمد فريد العريني، المرجع السابق، ص ١٨٩، وابو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٢١٣.

(3) رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٨١.

(4) وذلك لما نصت عليه المادة الثانية من اتفاقية جواد الاغارا لعام ١٩٦١ من خضوع كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلى لأحكام اتفاقية وارسو دون تخصيص، الاول بالنسبة الى النقل كله والثانى بالنسبة الى النقل الذى يقوم به فقط.

(5) انظر فى ذلك رفعت فخرى، المرجع السابق، ص ٢٨٥ – ٢٨٦.

المحتويات

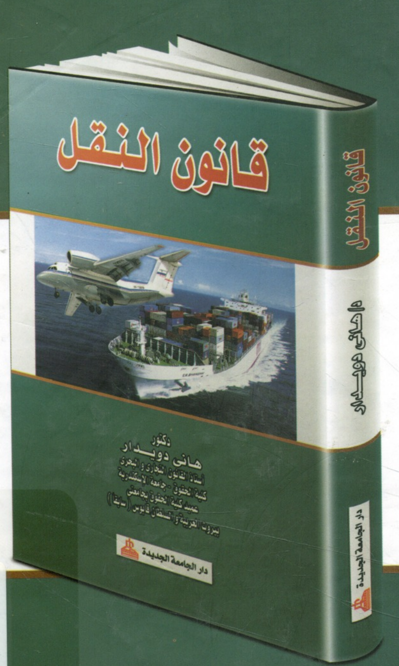
القسم الثالث

الباب الأول

وثائق النقل الجوي ٣١١

الباب الثاني

مسئولية الناقل الجوي



ISBN: 978-977-729-012-8


دار الجامعة الجديدة
٣٨-٤٠ ش سوتير - الازاريطة - الاسكندرية
تليفون: ٤٨٦٣٦٢٩ - فاكس: ٤٨٥١١٤٣ - تليفاكس: ٤٨٦٨٠٩٩
Email.darelgamaaelgadida@hotmail.com
www.darggalex.com info@darggalex.com